zł 22.-

ISBN 83-11-07160-8

sensacje 20 WIEKU

Andrzej Fryszkiewicz

NARITA WZYWA KAL 007



Andrzej Fryszkiewicz

NARITA WZYWA KAL 007

Wydawnictwo
Ministerstwa
Obrony
Narodowej



Opracowanie graficzne
PIOTR LEWANDOWSKI

Redaktor
WANDA WŁOSZCZAK

Redaktor techniczny
IRENA CHOJDAK-RYBARCZYK

ISBN 83-11-07160-8

Wydanie I. Nakład 120 000 + 170 egz. Objętość: 5,23 ark. wyd., 5 ark. druk. Papier gazetowy 50 g, z roli 84 cm ze Szczecińskich Zakładów Papierniczych „Skolwin". Oddano do składania w sierpniu 1984 r. Druk ukończono w grudniu 1984 r. Wojskowe Zakłady Graficzne im. A. Zawadzkiego w Warszawie. Zam. nr 6088.
Cena zł 22.— T-75

— Za godzinę zacznie świtać. Czeka nas dzisiaj sporo roboty, Takajuki. Wejdź do sterówki, zagrzejesz się trochę! — zachęcająco krzyknął w stronę rufy szyper Shizuka Hayashi. Jego kuter „Dai Chidori Maru 58" od kilku godzin kołysał się w dryfie 24 mile na północny zachód od radzieckiej wyspy Moneron.

— Już idę, szefie! Nastaw radio, za cztery minuty Sapporo poda prognozę! — zawołał Takajuki Majasaki i pochylił się, by sprawdzić w mroku, czy pomalowana na czerwono zapadka windy trałowej znajduje się we właściwym położeniu. W tym samym momencie usłyszał odgłos grzmotu. Instynktownie odwrócił głowę w kierunku, z którego nadleciał grom. Tej nocy chmury wisiały nisko nad powierzchnią Morza Japońskiego. Gdzieniegdzie tylko wyzierała spoza nich słaba poświata księżyca.

Wtem niebo pojaśniało dziwnym, pomarańczowym blaskiem. Gdzieś wysoko nad chmurami rozjarzyła się olbrzymia kula ognia, a w chwilę później drugi grzmot targnął powietrzem. Był już bardziej głuchy, a tuż po nim

bezpośrednio nad chmurami rozjarzył się nienaturalny fajerwerk. Tysiące iskier posypało się do wody. Na pięć lub sześć minut ucichło wszystko, a potem jedynie silniejsza fala uderzała od strony wyspy w burtę kutra, którego sześcioosobowa załoga w podnieceniu czekała na dalszy bieg wydarzeń. Lecz nic nadzwyczajnego nie nastąpiło.

Pierwszy odezwał się szyper:

— Co oni tam wyrabiają! Przecież nie było ostrzeżenia o zamknięciu tego akwenu. Łowię tu już kilka ładnych lat i nic takiego dotychczas mi się nie przydarzyło!

Czasami zdarzało się im w pogoni za rybą wpływać na zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa akweny. Słyszeli wówczas dalekie odgłosy strzelań artyleryjskich i nisko lecące samoloty, lecz taka przygoda przytrafiła się im po raz pierwszy. Nikt z nich nie wiedział, jak ją zinterpretować. Jedynie Takajuki, jakby tknięty przeczuciem, wyciągnął rękę w stronę nieba i rzekł:

— Tam wydarzyło się coś niedobrego!

Lecz o tym, co zaszło naprawdę w pobliżu maleńkiej wysepki Moneron, u południowo-zachodnich wybrzeży Sachalinu, wiedziało wówczas jedynie bardzo wąskie grono wtajemniczonych. Nim wieść o tym obiegła świat, upłynęło kilkanaście godzin. Prawdy dociekano jeszcze dłużej.

„CZERWONA TRASA"

— Kapitan Czon Byong In wraz z załogą wita państwa na pokładzie samolotu Koreańskich Linii Lotniczych. Naszym *Boeingiem* odbędą państwo lot na trasie z Anchorage do Seulu. Polecimy na wysokości dziesięć tysięcy trzysta metrów z prędkością osiemset pięćdziesiąt kilometrów na godzinę. Przepraszamy państwa za półgodzinne opóźnienie naszego startu, wywołane drobnymi usterkami natury technicznej. Nie będzie ono miało wpływu na planowy czas przylotu do Seulu. Życzymy państwu przyjemnego lotu. Prosimy też o zapięcie pasów i zgaszenie papierosów — metalicznie dźwięczny, a jednocześnie łagodny głos wypełnił pokłady pasażerskie *Jumbo-Jeta*.

W ułamku sekundy zmieniło się natężenie opalizującego oświetlenia, znak, że zasilane jest ono teraz z autonomicznego systemu pokładowego. Przez starannie wytłumiony kadłub do-

chodziła pasażerów nasilająca się wibracja czterech silników podwieszonych pod płatami skrzydła olbrzymiego transportowca. Przez iluminatory widzieli rzęsiście oświetlone stanowiska postojowe, budynki portu lotniczego w Anchorage oraz tysiące różnokolorowych świateł nawigacyjnych: niebieskich, czerwonych, żółtych, zielonych i białych. Co chwila szarą płytę betonu omiatało jaskrawopomarańczowe światło ostrzegawcze lamp stroboskopowych *Boeinga*. Pod lustrzanym kadłubem pospiesznie krzątali się ludzie z obsługi naziemnej. Od kadłuba odjechały schodki i podnośniki, a także kilka wozów technicznych. W końcu wysoki gwizd turbin sprężarek nasilił się i olbrzymie cielsko *Boeinga 747* z numerem burtowym 299 potoczyło się na pas startowy. Dochodziła godzina 3 minut 50 czasu miejscowego.

Kapitan Czon Byong In wymienił z wieżą lotniska rutynową korespondencję przedstartową. Wprawdzie mieli już prawie czterdziestominutowe opóźnienie, jednak ich zezwolenie na lot danym korytarzem powietrznym było nadal aktualne. Zresztą na tej trasie nigdy nie było specjalnego tłoku. Na mapach nawigacyjnych, zatwierdzonych przez ICAO do użytkowania przez lotnictwo cywilne, tę drogę nad północnym Pacyfikiem oznaczono jako „Jet Route 501". Czon Byong In znał ją na pamięć.

Ten czterdziestosześcioletni mężczyzna, pułkownik w stanie spoczynku, za sterami pasażerskich transportowców spędził ponad 10 500 godzin, nie wliczając w to tysięcy godzin wylatanych na samolotach bojowych sił powietrznych Korei Południowej, był też posiadaczem trzech medali „Za szczególne zasługi w służbie lotniczej", a swego czasu woził nawet samego prezydenta Korei Południowej, szefem ochrony którego był jego rodzony brat. W sumie zdążył wylatać ponad 18 000 godzin, z czego na *Boeingu 747* aż 6618. Można zaryzykować stwierdzenie, że znał tę maszynę doskonale. Nigdy nie miał kłopotów z powodu jakichkolwiek usterek technicznych w czasie lotu. Co prawda *Boeingi 747* ze znakami KAL nie należały do najnowszych i najstaranniej utrzymanych, ale nie można było na nie narzekać.

Maszyna, którą miał dzisiaj poprowadzić „czerwoną trasą", to wersja 200 B, zakupiona przez KAL przed czterema laty w RFN, po kilkuletniej służbie w „Lufthansie", a dokładniej w siostrzanej firmie czarterowej „Condor".

Kapitan wcisnął przycisk nadawania na wolancie i poprosił wieżę o zezwolenie na start. Otrzymał je natychmiast.

Drugi pilot, a był nim podpułkownik rezerwy koreańskiego lotnictwa wojskowego Soń Don Nin, słyszał również wymianę komend z wieżą. Rzucił okiem na wskaźniki obrotów, temperatury w dyszach oraz ciśnienia oleju.

Światełka kontrolne klap aerodynamicznych wskazywały prawidłowe położenie startowe, podobnie jak lampki sygnalizujące położenie podwozia. Inżynier pokładowy włączył drugi stopień hamowania kół, po czym przesunął cztery zblokowane dźwignie regulacji dopływu paliwa w skrajne przednie położenie. *Boeing 747* przez chwilę sprawiał wrażenie olbrzymiego ptaka rwącego się do lotu, a pozostającego na mocnej uwięzi.

Czon Byong In wydał komendy startowe i samolot zaczął toczyć się po pasie, którego światła zlały się w jedną jasną smugę. Po chwili pozostała ona daleko w dole.

Kontroler z Anchorage, pozostający w kontakcie z kapitanem *Boeinga*, powtórzył parametry lotu do pierwszego punktu kontrolnego na trasie R-20, zwanej przez pilotów „czerwoną", gdyż była ona specjalnie oznakowana na mapach nawigacyjnych, jako że przebiegała najbliżej granic terytorium Związku Radzieckiego. Wprawdzie nad północnym Pacyfikiem wiodły w kierunku wschodnim cztery korytarze powietrzne: A-90, R-91, G-44 i R-20, jednak piloci KAL latali głównie tym ostatnim.

Wybór tego szlaku nie zależał jednak tylko od pilotów. Decydowały na ogół względy ekonomiczne, które brał pod uwagę zatrudniający ich przewoźnik, czyli KAL. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że Koreańskie Linie Lotnicze prowadziły swoją działalność przewozową w sposób bardzo specyficzny. Otóż na ich liniach nie stosowano taryf ustalonych przez International Air Transport Association. Wprowadzono ceny konkurencyjne — na ogół w wysokości dwóch trzecich normalnych opłat — i w ten sposób zdobywano pasażerów na loty do Stanów Zjednoczonych i zachodniej Europy. Aby to chociaż częściowo zrekompensować, piloci musieli korzystać z możliwie najkrótszych tras. Należy do nich właśnie R-20.

Nawet laik, nie znający się na sprawach transportu lotniczego, powinien zwrócić uwagę na dwa czerwone napisy w lewym górnym rogu arkusza mapy z trasami lotniczymi nad północnym Pacyfikiem. Pierwszy z nich brzmi: „Samolot naruszający obszar zamknięty dla lotów może zostać ostrzelany bez ostrzeżenia". Poniżej tego napisu znajduje się drugi: „Używanie na tym obszarze nie ujętych wykazami częstotliwości może spowodować zakłócenia w nawigacji oraz w efekcie przekroczenie granicy, co jest tak samo ostro ścigane".

Ponadto piloci latający na tych trasach znali doskonale 36 punkt Konstytucji Kraju Rad, stanowiący o ochronie granic państwowych ZSRR, oraz konsekwencję, z jaką radzieckie władze cywilne i wojskowe egzekwują jego przestrzeganie. Kapitan Czon Byong In również dobrze o tym wiedział.

Teletypistka z Anchorage skończyła właśnie perforowanie taśmy dalekopisu z listą startową. Zgodnie z wykazem na pokładzie *Boeinga 747* odbywającego lot oznaczony KAL 007 znajdowało się 269 osób. Wśród pasażerów było 30 obywateli Stanów Zjednoczonych, 11 Kanadyjczyków oraz Japończycy i Koreańczycy.

Jednym z pasażerów był Larry McDonald, członek komisji sił zbrojnych Izby Reprezentantów USA, udający się do Seulu, by wziąć udział w uroczystości z okazji 30 rocznicy podpisania przez Stany Zjednoczone i Koreę Południową paktu o obronie. Ten czterdziestoośmioletni lekarz z wykształcenia, ojciec pięciorga dzieci, od 1974 roku był członkiem Kongresu USA. Obok niego zajmowała miejsca para małżeńska: Neil i Carol Grenfellowie, z córeczkami, pięcioletnią Noelle i trzyletnią Stacey. Neil Grenfell leciał do Seulu w sprawach służbowych, jako stały przedstawiciel firmy „Kodak". Betty Lim z Milfordu w stanie New Jersey... Dalekopis wystukiwał kolejne nazwiska. Wśród 269 znajdujących się na pokładzie osób aż 29 to członkowie załogi.

— Po co aż tylu ludzi w załodze tego *Jumbo-Jeta* — zastanawiała się dyżurna telegrafistka w centrum łączności portu lotniczego Anchorage na Alasce. — Inne załogi na tych samolotach składają się zazwyczaj z osiemnastu osób, i to im wystarcza... — Jej rozważania przerwał sygnał stacji z Seulu. Pokwitowali odbiór telegramu, zapowiadając podobny ze swojej strony. Zresztą w Anchorage następny *Boeing 747* należący do KAL przygotowywał się już do startu.

Tymczasem lot KAL 007 przebiegał bez zakłóceń. Kiedy maszyna nabrała wysokości, w kabinach zgasły napisy zabraniające palenia tytoniu i nakazujące zapięcie pasów. Pasażerowie przygotowywali się do drzemki, jako że mieli za sobą siedmiogodzinny lot z Nowego Jorku, skąd wystartowali o godzinie 23 minut 50 we wtorek czasu lokalnego, i zmęczenie dawało im się porządnie we znaki.

W Anchorage wymieniła się załoga samolotu, wysiadło czterech pasażerów, a obsługa lotniska zatankowała do pełna olbrzymie zbiorniki *Boeinga 747*. Teraz stewardesy i piloci nie mieli nic specjalnego do roboty. Ponieważ poprzednia załoga przeprowadziła instruktaż posługiwania się sprzętem ratunkowym, obowiązek ten odpadł nowej zmianie. W kabinie pilotów panował spokojny półmrok, słabo rozświetlony dziesiątkami różnokolorowych lampek kontrolnych. Sprzężony z autopilotem system nawigacji inercyjnej samoczynnie wpro-

wadzał poprawki kursu. Od czasu do czasu w słuchawkach załogi odzywały się naziemne punkty kontroli.

Anchorage straciło ich ze swoich radarów, gdy osiągnęli wyspę Kodiak, położoną 3500 km od wybrzeży japońskiej wyspy Hokkaido. Najbardziej wysuniętym na północ punktem naprowadzenia lotniczego na Hokkaido była amerykańska baza Wakkanai, lecz z jej pomocy piloci samolotów pasażerskich nie korzystali.

Załogi samolotów lecących trasą R-20 dobrze wiedziały, że znajdują się w pobliżu granic ZSRR i w związku z tym są stale obserwowane przez radzieckie stacje radiolokacyjne. Należy w tym miejscu zaznaczyć, iż poszczególne korytarze powietrzne na drodze „Jet Route 501" oddalone są od siebie o 96 km, a że ze wspomnianych względów oszczędnościowych — i nie tylko — załogi KAL latały po ich zewnętrznych stronach, toteż niejednokrotnie ocierały się niemal o dwunastomilową strefę obszaru powietrznego ZSRR, zwłaszcza w rejonie Kamczatki i Wysp Kurylskich. Jednak nawet jeśli od czasu do czasu zdarzały się drobne uchybienia nawigacyjne ze strony załóg cywilnych samolotów, dotychczas nie było z tego tytułu żadnych incydentów na tych trasach.

Gwoli ścisłości trzeba tu dodać, że nie wszystkie załogi pamiętały o ostrzeżeniach zamieszczonych na mapie nawigacyjnej i, narażając siebie oraz pasażerów na niebezpieczeństwo grożące intruzowi, świadomie zbaczały z trasy w stronę wybrzeży radzieckich. Najczęściej praktykowali to piloci Koreańskich Linii Lotniczących lecący na Alaskę lub wracający do Seulu. Ich „dziwne" zachowanie w powietrzu nie uchodziło uwagi pasażerów-globtroterów, często podróżujących samolotami różnych towarzystw nad północnym Pacyfikiem. Mogli oni dostrzec, że piloci Koreańskich Linii Lotniczych zbliżając się do brzegów Kamczatki wyłączali światła pokładowe, a więc i oświetlenie kabin pasażerskich, a nawet przerywali projekcję filmów na pokładzie. Pasażerom zabraniano wówczas korzystania z indywidualnego oświetlenia. Dotyczyło to wszystkich bez wyjątku.

O tych niecodziennych „zwyczajach" pilotów południowokoreańskich wiedzieli doskonale ich koledzy z innych towarzystw lotniczych, wiedział o nich również doświadczony pilot zachodnioniemieckiej „Lufthansy", Rudolf Braunburg.

„Kto przez lata całe latał nad Oceanem Spokojnym trasami R-20, ROT-80 i ROT-91 — między Stanami Zjednoczonymi a państwami Dalekiego Wschodu — ten zdążył poznać oblicze pilotów tych linii i ich stałych pasażerów. Wielu pilotów cywilnych transportowców pa-

sażerskich na tych szlakach — to wojskowi. Piloci nazywają między sobą te korytarze powietrzne »trasami CIA«. Wiadomo bowiem powszechnie, że korzystają z nich w znacznej mierze agenci CIA i dyplomaci z walizeczkami, które chowają pod fotele przeznaczone dla szczególnie ważnych osobistości i stale dla nich zarezerwowane" — stwierdził ten, legitymujący się dwudziestoletnim stażem, pilot na łamach zachodnioniemieckiej „Deutsches Allgemeines Sontagerblatt" z 11 września 1983 roku.

Rudolf Braunburg wspomina również, że na trasach tych zdarzało mu się widzieć wojskowe samoloty rozpoznawcze, nie różniące się na pierwszy rzut oka od liniowców pasażerskich. Przemierzając korzytarze przeznaczone dla samolotów pasażerskich, wykonywały one zadania szpiegowskie. Analizując wszelkiego rodzaju statystyki, R. Braunburg obliczył, że od 1947 roku samoloty rejsowe naruszały terytoria obcych państw ponad 200 razy, a w 32 przypadkach państwa, których obszar powietrzny został naruszony, sięgnęły po środki ostateczne.

BEZ RETUSZU

Prawdziwy portret południowokoreańskich linii lotniczych daleki jest od stereotypowego

wyobrażenia przeciętnego pasażera podniebnych szlaków. Korean Airlines to nie tylko monopolista od przewozów pasażerów i towarów, ale przede wszystkim jedna z największych w Azji spółka przemysłowa zajmująca się budową sprzętu lotniczego.

Przez potrójny system ochrony spróbujmy zajrzeć do wnętrza olbrzymiego obiektu przylegającego do lotniska w Pusan. To gigantyczne zakłady lotnicze należące do KAL, zakłady, które ściśle kooperują z amerykańskimi koncernami lotniczymi. W latach ubiegłych wyprodukowano tu wspólnie ponad 200 śmigłowców, bombowców i myśliwców na licencji i z części amerykańskich. Na przykład w 1981 roku KAL podpisały z koncernem Northrop umowę dotyczącą budowy licencyjnych samolotów bojowych. W tym celu do Korei Południowej przybyła z USA ponad stuosobowa grupa specjalistów. W tym też czasie rozwinął się koncern „Kim-che", zajmujący się produkcją samolotów myśliwskich *F-5*. I do 9 września 1982 roku z lotniska Pusan wystartował jego południowokoreański prototyp. Potem były następne, w których znajdowało się coraz więcej części miejscowej produkcji. Południowokoreańscy specjaliści przemysłu zbrojeniowego nazwali te samoloty „Cze Gong" — „Władca nieba".

Warto zwrócić uwagę na fakt, że w zakła-

dach tych na każdym kroku można spotkać amerykańskich oficerów i generałów, a południowokoreańscy specjaliści dopuszczeni do tajnych planów produkcji specjalnej włączeni zostali w krąg personelu zmilitaryzowanego. Podobnie rzecz ma się z delegowanymi do KAL cywilnymi pracownikami Northropa. Każdy z nich otrzymał przed wyjazdem do Korei Południowej stopień pułkownika USAF.

Oprócz produkcji sprzętu lotniczego na terenie wspomnianych zakładów składowane są amerykańskie rakiety klasy „powietrze—ziemia". Jak doniósł zachodnioniemiecki „Unsere Zeit", jeden z amerykańskich inżynierów zatrudniony w Pusan oświadczył, iż „za masywnymi drzwiami hangarów produkuje się i składuje znacznie bardziej niebezpieczne uzbrojenie", nie wykluczając jądrowego.

Ta specyficzna symbioza koncernu produkującego broń z towarzystwem transportu lotniczego ma nie tylko swoją jednoznaczną wymowę, ale także dyktuje ściśle określone kryteria doboru personelu (zarówno inżynieryjnego, jak i latającego). Całkowicie też uzależnia poczynania południowokoreańskich akcjonariuszy oraz wojskowych od decyzji przedstawicieli sił powietrznych USA oraz wyspecjalizowanych agencji wywiadu i bezpieczeństwa.

W maju 1981 roku R. Ostrich, jeden ze specjalistów firmy BDM Corporation realizującej zamówienia Pentagonu i wywiadu, ujawnił na łamach specjalistycznego pisma wojskowego „Armed Forces Journal", że Stany Zjednoczone chętnie posługują się samolotami lotnictwa cywilnego do wykonywania różnego rodzaju zadań wywiadowczych, ale starają się przy tym zachować pozory „fair play" i nie wciągają do tych wielce niebezpiecznych przedsięwzięć samolotów amerykańskich oraz linii pasażerskich swych wielkich sojuszników. Minęły już bowiem czasy, kiedy to organizatorzy powietrznych prowokacji nie musieli troszczyć się o jakikolwiek kamuflaż. Tak było przynajmniej do końca lat sześćdziesiątych, a całkowicie „ukrócono" te niebezpieczne igraszki szpiegowskie w okresie afery Watergate.

Do tego „przełomowego" momentu liniami Panamerican kierował były agent Centralnej Agencji Wywiadowczej, Juan Trippe, któremu nawet na myśl nie przyszło odmawiać wykonywania zleceń przekazywanych przez jego dotychczasowych szefów z amerykańskiego wywiadu. Lecz specjalne usługi lotniczego potentata USA nie zadowalały w pełni CIA. O jej zaangażowaniu w proceder wykorzystywania cywilnych samolotów pasażerskich do prowadzenia działalności szpiegowskiej z powietrza świadczy chociażby fakt, że CIA była współwłaścicielem co najmniej 32 towarzystw lotniczych. Należały do nich między innymi Air

America, Air Asia, Air Ethiopia, Bird Air, Civil Air Transport, Continental Air Service, Fairways Corporation, Intermountain Aviation i oczywiście południowokoreańskie „latające tygrysy". Jednak, jak stwierdził współpracownik CIA John Marks, w 1976 roku proceder ten musiano zakończyć, akcje wyprzedać, a tym samym uzależnić się od poszczególnych przewoźników.

Od tej pory do najbardziej zaufanych współpracowników amerykańskiej CIA nadal należą południowokoreańskie linie KAL.

„Boston Globe" z 19 września 1983 roku wylicza „specjalne walory" personelu KAL, które nakazały CIA roztoczyć szczególną pieczę nad tym lotniczym towarzystwem przewozowym. Do zalet, które wymagają podkreślenia, należy antykomunistyczny fanatyzm pracowników KAL rekrutujących się w większości spośród byłych wojskowych oraz najwyższe zaufanie, jakim darzą ich południowokoreańskie służby specjalne, szczególnie zaś koreańska CIA, utworzona w 1962 roku pod egidą amerykańskiej „starszej siostry".

„Wszystko, co robi rząd i co wiąże się ze sprawami zagranicznymi, związane jest także z KAL. Transfery agentów i pieniędzy dokonywane są przy pomocy samolotów KAL, które ponadto służą wyższym oficerom koreańskiej CIA do prywatnych, prowadzonych na

skalę międzynarodową operacji przemytu narkotyków" — oświadczył na łamach wspomnianej gazety „Boston Globe" jeden z byłych pracowników CIA w Korei Południowej.

Gdy do tych faktów dodamy jeszcze geograficzne położenie tras, na których latają samoloty KAL, prawda rysuje się coraz wyraźniej. Zaś o tych, którzy zasiadają za sterami tych maszyn, nader jasno wypowiedziała się gazeta „Philadelphia Inguirer":

„Wszyscy piloci KAL są absolwentami wojskowej akademii lotniczej i mają za sobą długi staż służby w lotnictwie wojskowym Południowej Korei. Załoga *Boeinga 747* z numerem burtowym 299 była tego najlepszym przykładem. Zresztą jej kapitan, Czon Byong In, nie skrywał przed swymi kolegami faktu współpracy z CIA, chwaląc się wprost, że na trasie Nowy Jork—Seul wykonuje zadania na zlecenie służb specjalnych. O tych faktach szeroko rozpisywała się prasa amerykańska i kanadyjska, przypominając przy okazji, że po starannej selekcji kandydatów do pracy w KAL — odbywają oni kilkumiesięczne praktyki w amerykańskich koncernach Boeing i McDonnell Douglas. Stale też można tam spotkać 10—15 pilotów południowokoreańskich oraz 25—30 specjalistów ze służb technicznych KAL. Najprawdopodobniej instruktorzy z CIA nie zapominają o tej szczególnej okazji, sprzy-

jającej werbowaniu nowych zastępów współpracowników".

Ta ścisła amerykańsko-południowokoreańska kooperacja sprawia, że KAL całkiem nieźle prosperują na coraz bardziej konkurencyjnym rynku transportu lotniczego. W połowie lat siedemdziesiątych KAL stały się całkowicie rentownymi liniami (20 mln dolarów zysku w roku 1975), a w roku 1982 można już było mówić o sporych zyskach (150 mln dolarów). Taki „cud" ekonomiczny możliwy jest tylko dzięki amerykańskiemu protekcjonizmowi, a tego Stany Zjednoczone nie udzielają rzecz jasna bezinteresownie. Warto zaznaczyć, że koncerny Boeing i McDonnell Douglas sprzedają tej firmie swoje samoloty po zaniżonych cenach i dzięki temu w latach siedemdziesiątych Koreańskie Linie Lotnicze wzbogaciły swój tabor między innymi o 14 samolotów typu *Boeing 747*, 5 maszyn *DC-10* oraz 7 *Boeingów 707*. Wspominając o tym, redaktor „Defense Science Monitor" E. Wallkman informuje czytelników, że formą zapłaty strony południowokoreańskiej za amerykańskie ulgi są loty nad rejonami ZSRR, z których jeden zakończył się niemal tragicznie, gdyż *Boeing* KAL 20 kwietnia 1978 roku zmuszony został do lądowania przez radzieckie myśliwce.

Tak oto w dużym skrócie przedstawia się prawdziwe oblicze Korean Airlines — linii lot-

niczych, które mają w zwyczaju dopłacać do swych usług, a mimo to wychodzą „na swoje".

CZYŻBY DZIEWIĘĆ POMYŁEK NARAZ?

W centralnym miejscu na poziomej konsoli między fotelami pierwszego i drugiego pilota znajduje się pulpit sterowania pracą INS. Ten techniczny skrót znają wszyscy piloci nowoczesnych liniowców powietrznych. Inertial Navigations System stał się istnym szlagierem w nawigacji lotniczej od czasu wprowadzenia do masowej eksploatacji *Boeingów 747*, a więc od 1970 roku. Ten praktyczny i raczej niezawodny w działaniu produkt koncernów Delco Electronics Div., General Motors Corp. czy też Litton Industries Aero Products Div. zdołał dotrzeć nawet na Księżyc. To urządzenie zapewniające nawigację między kolejnymi punktami drogi lub koordynatami wprowadzonymi do pamięci komputera — zazwyczaj punktów takich jest dziewięć — wykorzystane było w amerykańskim locie załogowym na Księżyc na pokładzie statku kosmicznego „Apollo".

Boeing 747 południowokoreańskich linii wyposażony był w urządzenie LTN-72R, zdolne przeprowadzić samoczynnie samolot po trasie liczącej do 3000 kilometrów. Maksymalny błąd nawigacyjny, jaki może zdarzyć się na tym

dystansie, jest nie większy od 300 m w stosunku do wyznaczonego punktu, czyli praktycznie żaden.

„Trzeba jednak pamiętać, że komputery i roboty podlegają jednej bardzo istotnej zasadzie: pracują tylko tak, jak zaprogramował je człowiek. A ten bywa omylny" — stwierdził w wywiadzie dla zachodnioniemieckiego tygodnika „Der Spiegel" czterdziestodziewięcioletni pilot „Lufthansy", kapitan Heino Caesar, który spędził w powietrzu ponad 12 000 godzin i uważany jest w swoim towarzystwie przewoźniczym za jednego z najbardziej doświadczonych kapitanów *Jumbo-Jetów*. Heino Caesar wiele godzin i tysiące kilometrów zaliczył na północnych szlakach lotniczych. Zna też dobrze R-20.

„Nie jest mi obca ta droga lotnicza zaznaczona na czerwono na mapach nawigacyjnych — wyjaśnia w dalszym ciągu wspomnianego wyżej wywiadu. — To prawda, że panują tam silne turbulencje, wieją porywiste wiatry, osiągające na wysokości 10—15 km prędkość 100—200 km/h, jednak nie ma takiej przeszkody, która by była przyczyną zejścia samolotu pasażerskiego z trasy aż o 500 km. Jedynie seria błędów załogi lub jej świadome działanie w tym kierunku mogą spowodować taki stan rzeczy". Heino Caesar głęboko wierzy w niezawodność INS. „System ten trzyma żelazny kurs w chmurach, burzy i przy silnym wietrze. Koryguje natychmiast błędy do jednej dziesiątej minuty i ostrzega o nich pilota".

Zajrzyjmy do kabiny *Boeinga 747* w czasie, gdy załoga programuje trasę lotu w pamięci komputera pokładowego. Zgodnie z instrukcją wykonywania lotów czynność tę powinien przeprowadzić pierwszy pilot w asyście drugiego. Tylko taka współpraca wyklucza pomyłkę. W większości towarzystw lotniczych odbywa się to według określonego schematu. Drugi pilot czyta pierwszemu koordynaty trasy lotu, ten wprowadza je do pamięci komputera, następnie włącza przycisk kontrolny i odczytuje wskazania na pulpicie sterowniczym. Teraz z kolei czyta je na głos pierwszy pilot, a drugi, nie patrząc na wyświetlane na wskaźniku cyfry, porównuje je z danymi w tablicach nawigacyjnych. Po tej czynności raz jeszcze naciska wyłącznik „Insert" (matryca pamięci) i ponownie sprawdza zapisy. Lecz czasami górę bierze rutyna, a wtedy o błąd i tragedię w jego następstwie nietrudno. By jednak INS „wyprowadził pilota w pole", musi wystąpić seria aż dziewięciu pomyłek pod rząd. Tyle bowiem punktów zwrotnych można zaprogramować w pamięci komputera pokładowego na trasie liczącej 3000 kilometrów.

W praktyce odbywa się to w sposób następujący. Do pamięci komputera pokładowego wprowadza się dziesięć grup sześcioliczbowych

cyfr, oznaczających współrzędne geograficzne poszczególnych punktów zwrotnych na trasie. Pozycja pierwsza określa koordynaty punktu, z którego startuje samolot, kolejne dziewięć pozycji to odcinki o długości 300 kilometrów. W czasie lotu programowanego urządzenie INS sprzężone jest z autopilotem i prowadzi samolot od jednego do drugiego punktu zwrotnego. Gdy tylko z jakichkolwiek przyczyn nastąpi zmiana którejś wartości na trasie lotu, natychmiast reaguje autopilot oraz włącza świetlne i dźwiękowe urządzenie alarmowe.

W momencie kiedy wyczerpie się program, to znaczy kiedy samolot osiągnie dziewiąty punkt, pilot musi wprowadzić do komputera nowe parametry, bo jeśli tego nie uczyni, maszyna zostanie skierowana do punktu wyjściowego trasy, czyli na lotnisko, z którego wystartowała. Każdy *Boeing 747* wyposażony jest w trzy niezależne systemy INC. Dwa z nich pracują bezpośrednio w układzie nawigowania samolotem, zaś trzeci pełni dyżur pamięci kontrolnej i koryguje ewentualne błędy dwóch pierwszych. Trudno więc niepostrzeżenie zejść z kursu, szczególnie jeśli pokonuje się trasę równą pełnej pojemności matryc INS, jak miało to miejsce w przypadku lotu KAL 007.

Czternastego września 1983 roku przedstawiciel londyńskiego zarządu lotnictwa cywilnego poinformował dziennikarzy, że jego pracownicy przeprowadzili na lotnisku Gatwick eksperyment, który miał wykazać, że wskutek wprowadzenia błędnych danych do pamięci komputera („czeski błąd") samolot symulujący lot KAL 007 znalazł się w odległości 8 km od miejsca tragedii. Zbyt pochopnie jednak ów przedstawiciel uznał sprawę za jednoznacznie wyjaśnioną i zwalił całą winę na komputer, choć niewątpliwie było to wygodne dla niektórych kół polityczno-wojskowych na Zachodzie. Lecz ta teoryjka o tzw. czeskim błędzie nie mogła mieć zastosowania do incydentu z południowokoreańskim samolotem-intruzem.

W tej sprawie, i to dość jednoznacznie, wypowiedział się również inny doświadczony pilot „Lufthansy", latający od lat na samolotach typu *Boeing 747*, kapitan Heintz Auth: „Niewykluczone, że załoga popełniła błędy przy programowaniu komputera INS, jednak jest to mało prawdopodobne. Już prędzej można założyć, że błąd łatwiej popełnić w czasie lotu. W praktyce możliwy jest przypadek, że pilot wlatując w silny front burzowy wyłącza automatycznego pilota i przejmuje na chwilę stery, a potem zapomina ponownie sprząc je z INS lub wykonuje tylko jeden obrót przełącznikiem zamiast wymaganych dwóch".

Jednak podczas całego lotu KAL 007 nie było żadnego ostrzeżenia z jakiejkolwiek stacji meteo o złych warunkach pogodowych na tra-

się lotu ani w jej rejonie. Ponadto tak doświadczeni piloci, jak Czon Byong In i Son Don Nin nie pozwoliliby sobie na sztubackie błędy, jak opisane wyżej. A gdyby nawet, to na pokładzie swego *Jumbo-Jeta* mieli jeszcze kilka autonomicznych systemów nawigacyjnych, z których każdy mógł sygnalizować zmianę kursu (różnego rodzaju busole, radiokompas, systemy radiopelengacji oraz pokładowa stacja radiolokacyjna przeznaczona do określania pogody na trasie lotu).

Samoloty pasażerskie typu *Boeing 747*, w tym i południowokoreańskie, wyposażone są w radar pogodowy typu *RCA AVQ 30 X* produkcji Bendix Corp. RCA. Od roku 1970, kiedy to pilot PANAM, kapitan Olaf S. Abrahamsen, na trasie Stany Zjednoczone—Wielka Brytania zademonstrował, iż za pomocą owego radaru można określić linię brzegową, a tym samym położenie względem niej samolotu, średnio doświadczeni piloci i nawigatorzy *Jumbo-Jetów* chętnie korzystają z tego praktycznego urządzenia. Dlaczego więc nie zastosowała się do jego wskazań załoga KAL 007?

Jeśli mówimy o możliwościach sprawdzenia i skorygowania kursu, trzeba pamiętać, że załoga miała również do dyspozycji radio, które, jak się okazało, działało niezawodnie jeszcze dwie minuty po trafieniu samolotu rakietą. Doniosły o tym dzienniki tokijskie z 14 wrześ-

nia 1983 roku pisząc, że na taśmach magnetofonowych lotniska w Narita zarejestrowano głos Czon Byong Ina, który usiłował nawiązać łączność z tutejszą wieżą kontrolną o godz. 18.20, 18.27:00 i 18.27:26. Dopiero to ostatnie wezwanie zostało przerwane w połowie. Pilot radzieckiego myśliwca zameldował o odpaleniu rakiety o godz. 18.26 GMT. Czyli radio na pokładzie *Boeinga 747* działało niezawodnie do samego końca tego tragicznego lotu.

Zresztą systemów łączności radiowej na pokładzie było kilka, sporo też na trasie lotu jest punktów, do których pilot może i powinien zwracać się o pomoc w nawigowaniu. Należą do nich między innymi: St. Paul Island (kryptonim SPY, pracuje na kanale 84, na częstotliwości podanej na mapie nawigacyjnej), Shemya (SYA, kanał 27, częstotliwość 109,0 MHz), Nippi, Okkoe, Obnay, Nytim oraz Nokka, gdzie po raz ostatni KAL 007 zameldował swoją pozycję, podając zresztą fałszywe dane, gdyż w rzeczywistości był daleko od tego miejsca.

Ekspertów od spraw nawigacji lotniczej intryguje również fakt, dlaczego kapitan Czon Byong In, skoro miał kłopoty z nawigacją nie skorzystał z pomocy samolotu KAL, który wykonywał lot 015 na tej samej trasie z Anchorage do Seulu (podobnie jak 007 leciał on trasą R-20, tylko na pułapie wyższym o 2000 stóp i zaledwie z dziesięciominutowym opóźnieniem)

i dlaczego załoga tego drugiego *Boeinga* nie zareagowała na błędne przecież informacje podawane przez kolegę. Czyżby nie słyszeli, że przekazywane przez pilota samolotu z numerem burtowym 299 dane meteorologiczne na trasie lotu w ogóle nie przystają do tych, jakie odczytywała załoga KAL 015? Czon Byong In meldował o stale malejącej temperaturze i całkowicie odmiennych kierunkach wiatru, co jednoznacznie pozwalało wnioskować, iż oddala się on na północ. Nie zareagował na te rozbieżności KAL 015, nie zareagował też żaden z punktów kontroli naziemnej. Czyżby więc zmowa milczenia? Ponadto 015 leciał z większą prędkością, niż przewidywał jego „flight". Czy był to tylko przypadek, czy raczej próba skomplikowania sytuacji powietrznej? Te pytania pozostaną prawdopodobnie bez jednoznacznej odpowiedzi.

Jak naiwnie w obliczu tych faktów brzmi odpowiedź udzielona korespondentowi TASS przez kierownika kontroli lotów Masao Matsudę z Tokio:

— Nie wiedziałem, że KAL 007 wszedł w strefę powietrzną Związku Radzieckiego.

A może takie praktyki były zbyt dobrze znane kontrolerom z Narity i ich kolegom z punktów kontroli na „Jet Route 501" i dlatego woleli milczeć?

ZMOWA MILCZENIA

Wróćmy jednak raz jeszcze do wspomnianej już teorii „czeskiego błędu" i zastanówmy się, jak wygląda ona w konfrontacji z rzeczywistymi faktami, choć w gruncie rzeczy przyjęcie jej i tak nie wniosłoby nic rozsądnego do sprawy południowokoreańskiego *Boeinga 747*, a jeszcze bardziej zagmatwałoby ją i skompromitowało cały szereg służb i ludzi czuwających nad bezpieczeństwem lotów na wspomnianej trasie. Według owej teorii o godz. 3.10 lokalnego czasu japońskiego (18.10 GHT) samolot kapitana Czon Byong Ina zamiast znajdować się na pozycji 147° długości wschodniej i 41° szerokości północnej — tak meldował pilot — w rzeczywistości znajdował się na 141° długości wschodniej i 47° szerokości północnej. Właśnie to chcieli udowodnić eksperci z Londynu i taka wersja najbardziej odpowiadała kontrolerom i służbom naprowadzania z japońskiego lotniska Narita. Ci ostatni utrzymywali, że o złym kursie zdołali się zorientować dopiero o godz. 3.10 JST z meldunku radiowego, kiedy to Czon Byong In poinformował, iż znajduje się 113 mil na południowy wschód od wyspy Hokkaido. Ale przecież gdyby faktycznie był w tym miejscu, z pewnością widziano by go wcześniej na ekranach radiolokatorów Tokio

Control. Tymczasem KAL 007 znajdował się poza zasięgiem radarów Tokio—Narita.

A przecież przez cały okres tego kwestionowanego odcinka lotu musiały go widzieć potężne anteny stacji radiolokacyjnych w amerykańskich bazach wywiadowczych Wakkanai i Czitose na wyspie Hokkaido, na północ od wyspy Honsiu. Te bazy, specjalizujące się w prowadzeniu wywiadu elektronicznego na szczeblu taktycznym, leżą w bezpośrednim sąsiedztwie Wysp Kurylskich oraz Sachalin, i silne wiązki energii elektromagnetycznej emitowanej przez zainstalowane tu stacje dalekiego wykrywania, przez całą dobę omiatają określoną przestrzeń powietrzną nad terytorium ZSRR. Ich personel nie mógł nie zauważyć samolotu, na pokładzie którego leciał wysoki rangą kongresman, zajmujący się w USA sprawami obronności.

Wody w usta nabrał również personel amerykańskiej bazy wywiadu elektronicznego na wyspie Honsiu w Missawie, gdzie, można tak określić, „na okrągło" pracuje potężna stacja radiolokacyjna, wyposażona w gigantyczną antenę, zwaną nie od parady „Elephant Cage" — „Klatka na słonia". Swoje fale kieruje ona również w stronę Związku Radzieckiego. Jednak żołnierze amerykańscy z 6920 Grupy Bezpieczeństwa Elektronicznego wolą milczeć, choć warto wiedzieć, że w Missawie jest ich tylko 1600 i każdy ma się za wysokiej klasy specjalistę.

Dokładnie na wysokości punktu, w którym KAL 007 zaczął wyraźnie schodzić z planowego kursu, znajduje się niewielka — licząca 6,4 km długości i 3,2 km szerokości — wyspa Shemya. I tu przez całą dobę pracuje potężna stacja radarowa „Cobra Dane", zbierająca informacje dla amerykańskiego wywiadu. Jej personel musiał zauważyć dziwne manewry *Boeinga 747*, tym bardziej że w tym samym czasie w rejonie wyspy, na tych samych wysokościach i ze zbieżnymi kursami, odbywały szpiegowskie harce amerykańskie samoloty rozpoznawcze typu *RC-135*. Na wyspie stacjonuje ich 8 i należą do 24 Eskadry Wywiadowczej.

Poza tym gdyby nawet południowokoreański lot czynił nie wiedzieć jakie sztuki pilotażowe, nie zdołałby zniknąć z ekranów amerykańskich stacji radiolokacyjnych zainstalowanych na Alasce i Wyspach Aleuckich. Właśnie koło Anchorage — miejsce startu KAL 007 — znajduje się baza lotnicza Elmendorf, w której stacjonują samoloty wywiadowcze typu AWACS. Stąd też płyną informacje szpiegowskie do dowództwa NORAD (System Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Ameryki Północnej). Cóż byłby to za system, gdyby jego obsługa nie była w stanie zarejestrować lotu potężnego *Jumbo-Jeta* nad terytorium, które jest przedmiotem

szczególnej penetracji elektronicznej ze strony USA i ich sojuszników? A jednak!

Nie wspomnieliśmy o wielu innych bazach amerykańskich w Japonii i w Korei Południowej, które w każdej chwili mogły pomóc pilotowi pasażerskiego transportowca. Lecz on takiej pomocy nie żądał, mimo iż najprawdopodobniej zdawał sobie sprawę z tego, co prowokuje.

Wreszcie istnieje przecież cała sieć radzieckich stacji, które udzieliłyby pilotowi pomocy w nawigacji, gdyby tylko o nią poprosił. Tymczasem z terytorium ZSRR obserwowano manewry KAL 007 dostatecznie długo, by zrozumieć, że nie chodzi tu o nawigacyjny błąd, lecz o rozmyślny hazard w wykonaniu wytrawnych szpiegów.

Ale zaczęliśmy przecież od sprawy „czeskiego błędu". Otóż mógłby on wchodzić w grę tylko w przypadku wprowadzenia do komputera INS fałszywych danych bazowych. Taka „sztuczka" wymagałaby jednak bezpośredniego udziału pilotów. To oni musieliby uprzednio określić dokładnie ten manewr i umówić się, że na liczącej tysiące kilometrów trasie ani razu nie spojrzą na żaden przyrząd nawigacyjny w bogato w nie wyposażonej kabinie *Boeinga 747*. A to jest zupełnie nieprawdopodobne. W grę mógłby wchodzić zatem jedynie stały dziesięciostopniowy błąd fabryczny w systemie magnetycznym. Ale taki egzemplarz INS nie uzyskałby atestu od firmy, która go wyprodukowała.

Początkowo czynniki oficjalne w Stanach Zjednoczonych usiłowały zataić przed opinią publiczną fakt, że przez dłuższy czas południowokoreańskiemu *Boeingowi* towarzyszył w locie samolot zwiadowczy *RC-135*. Dopiero w kilka dni po incydencie „wymsknęły się" — jak określiła to prasa zachodnia — prezydentowi USA słowa prawdy. Było to na spotkaniu Ronalda Reagana z kongresmanami. Lecz i wówczas usiłował on „zneutralizować" rolę *RC-135* w tej sprawie do minimum.

Tymczasem prawda jest taka, że liczący 41 metrów długości *Boeing 707* — zaadaptowany do celów szpiegowskich i noszący oznaczenie *RC-135* — przez długi czas niczym cień sunął za KAL 007 lub tuż obok niego. A po co to wszystko? Otóż sprawa jest prosta. Na ekranach naziemnych stacji radiolokacyjnych ten samolot o rozpiętości skrzydeł 39,9 m daje impulsowe echo podobne do *Boeinga 747*.

Edward Eskelson i Tom Bernard dwaj weterani amerykańskich służb wywiadowczych, byli piloci samolotów *RC-135*, na łamach ukazującego się w Colorado dziennika „Denver Post" scharakteryzowali dość dokładnie te specjalne maszyny, należące do wywiadu Stanów Zjednoczonych:

„*RC-135* jest podległym SAC (Dowództwo Sił Strategicznych) samolotem wywiadowczym o dużym zasięgu działania, wyposażonym w sekcję aparatury elektronicznej przeznaczonej do nasłuchu. Samolot obsługiwany jest przez załogę podległą SAC, ale w sekcji nasłuchu zatrudniony jest personel (ok. 30 osób) złożony z pracowników służby bezpieczeństwa sił powietrznych USA. W sekcji tej znajduje się ponadto kilku specjalistów od wojny elektronicznej. Cały personel na pokładzie *RC-135* podlega operacyjnemu dowództwu NSA (National Security Agency — Krajowa Agencja Bezpieczeństwa)".

I dalej stwierdzili:

„Rzeczą śmieszną jest wyobrażenie, iż *RC-135* nie mógł zażegnać niebezpieczeństwa, w jakim znalazł się KAL 007".

Wykazując duże znawstwo problemu, amerykańscy piloci podważyli prawdomówność prezydenta Reagana, który, ich zdaniem, „dezinformuje społeczeństwo zaniepokojone szpiegowskimi możliwościami *RC-135*. Twierdzenie, że *RC-135* oddalił się od południowokoreańskiego »pasażera«, jest po prostu absurdalne" — oświadczyli. W dalszym ciągu swej wypowiedzi wyjaśnili czytelnikom, a można im ufać, gdyż mieli bogate doświadczenie, że „samolot *RC-135* zakreśla »ósemki« i jest luzowany na swojej orbicie przez inną maszynę tego

typu tuż przed zakończeniem własnej misji".

Według takiego scenariusza wykonywały właśnie swe szpiegowskie zadania samoloty *RC-135*, „patrolujące" rejon od wyspy Shemya na wschód i wzdłuż wybrzeży ZSRR (od Pawłowska do południowego cypla Kamczatki — nad punktem kontrolnym Nippi — i z powrotem w stronę Aleutów). Wszystko to działo się dokładnie wtedy, gdy trasą tą przelatywał KAL 007.

Pod koniec stycznia 1984 roku do drzwi Toma Bernarda i Edwarda Eskelsona zapukał specjalny wysłannik FBI. Przybył po to, by poinformować byłych pilotów, że ich wypowiedzi dla prasy muszą być uprzednio uzgodnione z Krajową Radą Bezpieczeństwa Narodowego Stanów Zjednoczonych. O fakcie tym doniósł dziennik „Washington Post" z 3 lutego 1984 roku. Zdarzenie to potwierdza jedynie trafność spostrzeżeń i wiarygodność ich wypowiedzi. Podobny do tej fachowej opinii pogląd wyraził na łamach „Times of India" z 8 stycznia 1984 roku brytyjski naukowiec, profesor R. W. Johnson. On również popiera tezę, iż tragedia południowokoreańskiego samolotu została ukartowana przez służby specjalne Stanów Zjednoczonych, a załoga i pasażerowie KAL 007 wystąpili w tym dramacie w roli statystów. Jednak jeśli nawet nie cała załoga, to przynajmniej jej część mogła spodziewać się

takiego obrotu sprawy. A mimo to zaryzykowali.

Kto choć trochę orientuje się w metodach działania wywiadu elektronicznego z powietrza, sam może sobie odpowiedzieć na pytanie, dlaczego amerykańscy piloci nie ostrzegli kapitana KAL 007 o tym, że wszedł on w jawną kolizję z art. 36 Konstytucji ZSRR, stanowiącym o ochronie granic państwowych Kraju Rad. Nie mogli przecież „chłopcy z SAC" ostrzegać Czon Byong Ina, skoro działali w jednej złej sprawie. Ich misja polegała na uważnym śledzeniu reakcji radzieckich środków obrony przeciwlotniczej, a także na zakłócaniu ich pracy. KAL 007 był dla nich muchą, która wprawiła w drgania pajęczą sieć. Oni te drgania starannie rejestrowali i utrwalali, aby nie poszły na marne wysiłki i dolary ich mocodawców. Reszta nie obchodziła ich absolutnie. Wywiad rządzi się swoimi prawami, wśród których najmniej miejsca pozostawiono na sentymenty.

KLUCZ DO SPRAWY

O ile nie ma go w ręku, to na pewno wie, gdzie go szukać. Człowiek, o którym mowa, to generał major George Keegan, szef wydziału rozpoznania sił powietrznych Stanów Zjednoczonych. Na co dzień ściśle współpracuje on z Krajową Agencją Bezpieczeństwa, a ściślej — zapewnia jej wywiadowczym komputerom obfity potok danych spływających z całego świata. O skali tego przedsięwzięcia świadczy chociażby fakt, że do dyspozycji generała Keegana oddano między innymi najnowszej generacji komputer typu „Cray I". Tylko w ciągu jednej sekundy jest on w stanie przyjąć, przeanalizować i zakodować w swojej pamięci ponad 300 milionów bitów informacji. Ten właśnie komputer na stałe połączony jest z przekaźnikami stacji odbiorczo-retranslacyjnej w Ellis Springs w Australii, której potężne anteny odbierają sygnały nadawane z jednego z pięciu satelitów systemu „Rhyolite". Ten, który interesuje nas w związku ze sprawą KAL 007, zawieszony jest 36 tys. km nad powierzchnią Ziemi, na geostacjonarnej orbicie nad Borneo. On właśnie — jak zwykło się to określać w wywiadowczym żargonie — „obsługuje" rozległe połacie wschodniego wybrzeża Kraju Rad.

To właśnie od generała Keegana główna kwatera NSA w Fort Meede koło Waszyngtonu zażądała zapisu rozmów radzieckich pilotów myśliwskich z naziemnymi stacjami kontroli i naprowadzania. Ponieważ ta korespondencja — dzięki zastosowaniu wielokrotnie zmienianego w ciągu doby systemu szyfrowania —

była trudna do odczytania, eksperci posłużyli się tekstem spreparowanym i ten „wierny zapis" ambasador Stanów Zjednoczonych przedstawił na forum ONZ. Zapoznał się z nim najpierw prezydent USA, a potem Richard Burt, biegły rzeczoznawca amerykańskiego wywiadu radioelektronicznego, udostępnił nagrane taśmy pani Jeane Kirkpatrick. Nie będziemy wnikali w ocenę ich przydatności jako rzekomego koronnego dowodu przeciwko ZSRR, gdyż stosunkowo szybko sami Amerykanie przyznali się do... niezbyt starannego przetłumaczenia i interpretacji komend radiowych strony radzieckiej, a w prasie zachodniej pojawiły się teksty nawet bardziej „rewelacyjne", ośmieszające wręcz ich autorów, którzy nie mieli pojęcia o dyscyplinie języka w łączności pilota z ziemią. Po ostrym proteście ambasadora ZSRR w ONZ Olega Trojanowskiego amerykańscy eksperci przyznali się także do pewnych „pomyłek", a konkretnie do nieodczytania za pierwszym razem bardzo istotnego fragmentu mówiącego o tym, że na sześć minut przed odpaleniem rakiety — radziecki pilot oddał 4 serie ostrzegawcze.

Zatrzymajmy się jednak przez chwilę przy sprawach wywiadu elektronicznego prowadzonego przez Stany Zjednoczone przeciwko Związkowi Radzieckiemu. Amerykanie niezbyt chętnie mówią na temat działalności służb

zwanych ELINT (Electronic Intelligence), czyli wywiadu elektronicznego. A przecież właśnie działalność tych służb odegrała w sprawie rolę niemałą, być może wiodącą. Przypomniało o tym wiele gazet na całym świecie. Obszerny artykuł na ten temat ukazał się również w brytyjskim tygodniku „New Statesman" z 9 września 1983 roku. Jego autorzy opisali — oczywiście w wielkim skrócie — sporą liczbę faktów z tego rodzaju wywiadowczej aktywności USA i ich sojuszników.

„Dla analityków wywiadu elektronicznego dowództwa SAC, strategicznych sił powietrznych USA, incydent południowokoreański będzie skarbnicą elektronicznego złota" — tak ocenił to „New Statesman". Jednak nie od tego fragmentu należałoby rozpocząć ten rozdział.

„W 1958 roku dwóch studentów Oxfordu, którzy pracowali w brytyjskich stacjach SIGINT (Signal Intelligence — wywiad za pomocą środków łączności), otrzymało wyroki więzienia za publiczne opisanie w piśmie uniwersyteckim prowokacyjnych misji penetrujących. »Ponieważ Rosjanie nie zawsze nadają sygnały niezbędne dla nasłuchu, są oni czasem prowokowani« — stwierdzili owi studenci. — Samolot »gubi« swą trasę, po drugiej stronie granicy magnetofony zapisują poirytowane przekazy pilotów rosyjskich, a gdy czasem sa-

molot zmuszony jest do lądowania, wywołuje się międzynarodowy incydent. Słynny incydent z bombowcem *Lancaster* w pobliżu Berlina został rozmyślnie sprowokowany w ten sposób" — przypomina brytyjski tygodnik.

Nikomu natomiast nie trzeba przypominać, że już od dziesięcioleci Stany Zjednoczone i ich sojusznicy prowadzą tajną wojnę elektroniczną przeciwko Związkowi Radzieckiemu. Określenie „wojna" jest w tym przypadku jak najbardziej adekwatne, zważywszy, że według oficjalnych już danych zginęło w niej ponad 139 osób z amerykańskich sił zbrojnych. Stany Zjednoczone straciły w tej „brudnej wojnie" co najmniej 27 samolotów, zmuszonych do lądowania lub zestrzelonych przez radzieckie myśliwce, a 60 innych zostało zaatakowanych i zmuszonych do ucieczki. Przypomnijmy garstkę faktów.

W latach 1953—55 samoloty USA naruszały granice ZSRR aż 113 razy.

27 czerwca 1958 roku nad Kaukazem zestrzelono amerykański samolot szpiegowski z dziewięcioosobową załogą. Wspominając o tym incydencie, warto zaznaczyć, że opinia publiczna dowiedziała się o tym zajściu dopiero na początku ubiegłego roku. Samolot eksploatowała CIA.

2 września 1958 roku samolot pilotowany przez załogę NSA z 17 aparatami podsłuchowymi na pokładzie strącony został nad radziecką Armenią.

Starsi wiekiem Czytelnicy pamiętają z pewnością historię szpiegowskiego samolotu *U-2*, pilotowanego przez pilota CIA Francisa Gary Powersa. Samolot został zestrzelony w maju 1960 roku w rejonie Swierdłowska.

1 czerwca 1960 roku w rejonie Morza Barentsa zestrzelono samolot typu *RB 47* (poprzednik dzisiejszego *RC-135*), który wykonywał lot szpiegowski po starcie z bazy Brize Norton w pobliżu Oxfordu.

W roku 1961 kolejne *U-2* próbowały penetrować obszar powietrzny ZSRR. Jeden z nich przepędzono właśnie znad Sachalinu, a drugi zmuszony został do ucieczki znad Półwyspu Czukockiego.

W 1968 roku transportowy samolot wojskowy Stanów Zjednoczonych *DC-8* z 214 żołnierzami US Army oraz 17 członkami załogi zostaje zmuszony do lądowania w rejonie Wysp Kurylskich na lotnisku w Iturup. Był to lot nr 253 A wyczarterowany przez World Airlines do Cam Ranh w Wietnamie. Po 55 godzinach postoju wystartował w dalszą drogę.

Rok 1969. W czasie lotu szpiegowskiego nad terytorium ZSRR (w rejonie Cieśniny Beringa) w nie wyjaśnionych okolicznościach zaginął amerykański samolot zwiadowczy *RC-135*.

W lipcu 1969 roku podpułkownik lotnictwa

USA, Petterson, odbywający służbę wojskową w Wuerzburgu (RFN), „pomylił drogę" i znalazł się „przypadkowo" nad Morzem Czarnym w pobliżu granic ZSRR. Kontynuował lot w głąb terytorium tego kraju.

W roku 1970 z lotniska tureckiego startuje samolot wojskowy USA typu *U-8*, a po naruszeniu granicy państwowej ZSRR zostaje zmuszony do lądowania w Armenii. Na jego pokładzie niespodzianka... Amerykańscy generałowie: McQuarrie i Scherer, major lotnictwa Stanów Zjednoczonych Russel i turecki pułkownik Denali.

W latach osiemdziesiątych Stany Zjednoczone nie zaprzestały starych praktyk. W 1982 roku samoloty amerykańskie naruszały przestrzeń powietrzną Związku Radzieckiego 3 razy (22 lutego, 13 marca i 7 maja), a w roku 1983 uczyniły to aż 12 razy. Na przykład 4 kwietnia dokonały tego samoloty startujące z pokładów lotniskowców „Midway" i „Enterprise". Mówiąc o tych incydentach, należy dodać, że stacjonujące na Alasce i w Japonii *RC-135*, samoloty szpiegowskie lotnictwa strategicznego USA, systematycznie patrolują przestrzeń w pobliżu granic Kraju Rad. A takich maszyn jest na Dalekim Wschodzie ponad dwadzieścia. Oprócz *RC-135*, kończących już swą „pracę", na niebie pojawili się nowi szpiedzy: *SR-71*, supertajne „Czarne ptaki" („Blackbird"), a w kosmosie satelity.

Nawiązując do incydentów wywołanych przez samoloty szpiegowskie, na łamach wrześniowego numeru specjalistycznego pisma „Air Force Magazine" z 1978 roku wypowiada się ówczesny dowódca strategicznych sił zbrojnych USA generał R. A. Ellis. Z brutalną szczerością uzasadnia on „konieczność" ustawicznego penetrowania systemu obrony powietrznej ZSRR przez samoloty Stanów Zjednoczonych:

„Możliwe jest kierowanie tymi systemami w sposób skłaniający »drugą stronę« do reagowania w sposób, który mówi nam rzeczy, jakie chcielibyśmy wiedzieć. Nie można tego robić za pomocą satelitów".

Na czym polega i jak wykonuje się taką „specjalną misję lotniczą", wyjaśnia czytelnikom amerykański periodyk wojskowy „Aviation Week and Space Technology" z maja 1976 roku:

„Misje wywiadowcze na obrzeżach ZSRR kontynuowane są po to, by ustalać położenie i charakterystykę potencjalnie wrogich nadajników sygnałów... Informacje tego rodzaju pomagają dowództwu SAC (Dowództwo Lotnictwa Strategicznego) w opracowywaniu sposobów unikania sprawiających kłopoty nadajników. Celem tych operacji jest analizowanie

środowiska, do którego w wypadku wojny skierowane będą bombowce".

Już z tych dwóch wypowiedzi wynika w miarę przejrzyście cel utrzymywania baz lotniczych i łańcucha amerykańskich stacji nasłuchu oraz wysyłania w kosmos kolejnych satelitów-szpiegów. Wszystko po to, by w razie konfliktu zbrojnego amerykańskie bombowce strategiczne mogły wedrzeć się jak najdalej w głąb terytorium Związku Radzieckiego. W tym celu analitycy ELINT-u rejestrują każdy najmniejszy — często nawet mikrosekundowy — impuls, dopełniający obraz „elektronicznego rozkazu bojowego". Z zebranej w ten sposób mozaiki sporządzają precyzyjne mapy, na które nanoszone jest położenie stacji radiolokacyjnych, baz pocisków rakietowych, punktów naprowadzania, węzłów łączności itp. Dlatego też piloci amerykańskich samolotów, ryzykując własnym życiem, naruszają przestrzeń powietrzną ZSRR, a tym samym wprawiają w drgający ruch interesującą ich dowództwo sieć. Ta „prowokująca penetracja" zmierza więc do aktualnego sprawdzenia radzieckiej czujności i prześledzenia reakcji systemu OPL Kraju Rad.

Radzieccy radiooperatorzy doskonale znają podstępne metody pracowników amerykańskiego wywiadu elektronicznego i skutecznie uniemożliwiają im odtworzenie obrazu sił i środ-

ków. Nie mają z tym problemu w czasie codziennych rutynowych lotów samolotów szpiegowskich. Gdy jednak zdarzy się taka sytuacja, jak w tę pierwszą wrześniową noc 1983 roku, zaczynają drgać większe niż zazwyczaj połacie sieci obronnej. I wówczas ze zwielokrotnioną energią obracają się taśmy amerykańskich urządzeń zapisujących informację o impulsach elektromagnetycznych, ich źródłach i natężeniu pracy. Komputery na pokładach *RC-135* przez kilkanaście godzin rejestrują i kodują w swych pamięciach wszystko, co zdołają wychwycić z eteru charakterystyczne dla tego samolotu szpiegowskiego anteny obserwacji bocznej. Należy również pamiętać, że dane zebrane w ten sposób mają niezwykle istotne znaczenie dla programowania lotu samosterujących pocisków „Cruise".

Zapyta ktoś, czy nie wystarczy do tego stała obserwacja satelitarna interesującego rejonu? Otóż okazuje się, że jeśli nie „podrażni" się wspomnianej sieci, otrzymuje się jedynie znikomy ułamek informacji o środkach, jakimi dysponuje przeciwnik, a te, które rejestrują satelity, nie odzwierciedlają sposobów pracy środków przewidzianych na wypadek rzeczywistego zagrożenia. Dlatego też zastosowanie lotnictwa i specjalnie wyposażonych okrętów oraz nieustanny dyżur ośrodków lądowych nasłuchu radioelektronicznego stwarza szanse na

wierniejsze odtworzenie wspomnianej mozaiki. Gdy do tego dodać jeszcze sytuację, w której nie chodzi o rutynową pracę środków technicznych obrony powietrznej kraju, lecz o stan podwyższonej gotowości bojowej, jak w konkretnym przypadku naruszenia przestrzeni powietrznej przez obcy samolot, zaczyna się dla ELINT-u prawdziwe żniwo.

Takim właśnie naruszycielem może być z powodzeniem samolot pasażerski, który odbywa regularny rejs na szlakach komunikacyjnych przebiegających w pobliżu granic danego państwa lub też w specjalnych korytarzach powietrznych. Wystarczy wtedy zboczyć na chwilę z normalnego kursu — pod byle jakim zresztą pretekstem — by spowodować lawinowe uruchamianie „milczących" normalnie środków. Im dłuższy będzie czas tej „zabawy w kotka i myszkę", tym więcej splotów gigantycznej sieci ożyje. A o to właśnie chodzi specjalistom z NSA, SAC i ELINT-u.

Zachodzi więc pytanie, czy czterdziestosześcioletniemu pilotowi KAL, Czon Byong Inowi, nie powierzono roli muchy, która świadomie wpadła w sploty owej sieci nad wschodnim wybrzeżem Kraju Rad. Analiza faktów z tamtej tragicznej nocy wskazuje, że ta hipoteza jest bardzo prawdopodobna, a jest to jedyne adekwatne i rozsądne określenie, jakiego może użyć autor publikacji, nie mający ambicji wyręczania w dochodzeniu wyspecjalizowanych organów i międzynarodowych instytucji powołanych do wyświetlenia prawdy. Taka też konwencja przedstawiania faktów obowiązuje w niniejszym opracowaniu od pierwszej do ostatniej jego strony.

MACKI SZPIEGOWSKIEGO KOMPLEKSU

„Trzydziestego pierwszego sierpnia 1983 roku o godz. 20.31 czasu moskiewskiego, gdy nad Kamczatką panowała już głęboka noc, na jednym z punktów obrony przeciwlotniczej radzieckiego Dalekiego Wschodu rozległ się sygnał syreny alarmowej. Nad radzieckim obszarem wojskowym, gdzie znajduje się m.in. ważna baza strategicznych sił jądrowych ZSRR, pojawił się obcy samolot bez oświetlenia i znaków nawigacyjnych. Dyżur w tę noc pełnił major pilot Wasylij Kazmin i on jako pierwszy, za sterami samolotu przechwytującego, otrzymał rozkaz zawrócić intruza z trasy lub — zgodnie z obowiązującymi przepisami międzynarodowymi — zmusić do lądowania". Tak zaczął swą korespondencję z Moskwy stały korespondent „Trybuny Ludu", redaktor Jerzy Kraszewski.

Już wówczas, kiedy ukazała się ta informacja, radzieccy wojskowi dysponowali całą ga-

mą faktów przemawiających za tym, że lot KAL 007 uznać można za incydent ukartowany, lecz dopiero po ich dokładnym przeanalizowaniu i ułożeniu w logiczną całość udostępniono radzieckiej prasie szczególnego rodzaju i wymowy dossier. Jak zwykle w takich wypadkach z małych fragmentów — czasami na pierwszy rzut oka nieistotnych — ułożono skomplikowaną mozaikę, ilustrującą zachowanie amerykańskiego kompleksu szpiegowskiego w dniu 31 sierpnia 1983 roku oraz w tragiczną noc 1 września. Na tej podstawie czołowe radzieckie dzienniki doniosły o szczegółach dowodzących, że w realizacji zakrojonej na szeroką skalę prowokacji, jakiej dopuściły się na radzieckim Dalekim Wschodzie amerykańskie służby specjalne, uczestniczył cały kompleks wywiadowczy Stanów Zjednoczonych.

Wystarczy dokładniej przyjrzeć się mapie świata, by pojąć, jakie znaczenie strategiczne ma rozległy kompleks morski w północno-wschodniej części Pacyfiku, Sachalin, Kamczatka i Wyspy Kurylskie. Stany Zjednoczone od dawna interesowały się radzieckim systemem obronnym w rejonie Morza Ochockiego, jednak wyraźna intensyfikacja ich działań wywiadowczych nastąpiła w okresie politycznego przesilenia związanego z instalacją w Europie Zachodniej nowej generacji amerykańskich pocisków rakietowych z głowicami jądrowymi („Cruise" i „Pershing"). Przypomnieć należy, że decyzję w tej sprawie podjęły państwa członkowskie NATO już w grudniu 1979 roku.

Od samego początku było sprawą oczywistą, że instalacja nowych pocisków, które zmniejszają czas możliwej reakcji obronnej ZSRR do niespełna 6 minut, będzie wymagała podjęcia przez Kraj Rad odpowiednich kroków prewencyjnych. Wiadomo również, że w tej konkretnej, wymuszonej przez NATO, sytuacji należało odpowiedzieć takim przedsięwzięciem obronnym, które pozwoliłoby utrzymać w szachu amerykańskich militarystów. Toteż spoglądając na mapę świata łatwo z niej odczytać, że ewentualny radziecki kontratak przeciwko USA powinien być najskuteczniejszy, jeśli wyprowadzi się go z rejonu północno-wschodnich obszarów Pacyfiku.

Nie stanowi tajemnicy fakt, że właśnie w tym rejonie Związek Radziecki skoncentrował znaczną liczbę sił i środków obronnych, które nakazują Stanom Zjednoczonym uzasadniony respekt przed podjęciem jakiejkolwiek awanturniczej akcji militarnej. Mówili o tym otwarcie radzieccy dowódcy i politycy, wyjaśniając tło incydentu.

Po tym krótkim przypomnieniu spróbujmy nanieść na mapę trasę lotu pasażerskiego *Boeinga*, a właściwie jego „ponadplanowy" kurs. Pod skrzydłami KAL 007 leżały tak ważne z

punktu widzenia obronności Kraju Rad rejony, jak Wyspy Komandorskie, baza atomowych okrętów podwodnych — strategicznych nosicieli rakiet — w pobliżu Pietropawłowska, Wyspy Kurylskie, baza Korsakow, Sowietskaja Gawan, Władywostok oraz baza lotnicza na Iturup.

W Pentagonie doskonale zdawano sobie sprawę, że właśnie tu Związek Radziecki będzie czynił przygotowania do jak najskuteczniejszej obrony swego terytorium. Dla analityków i strategów z Departamentu Obrony Stanów Zjednoczonych było rzeczą oczywistą, że właśnie stąd najbliżej będą miały do amerykańskich wybrzeży radzieckie supernowoczesne okręty atomowe „Tajfun" o wyporności ponad 25 tys. ton, mogące przenosić po 80 głowic jądrowych. Na zagadnienie to zwraca uwagę brytyjski naukowiec, profesor R. W. Johnson, który w „Times of India" z 8 stycznia 1984 roku, tak oto uzasadnia szpiegowską aktywność wywiadu amerykańskiego w tym rejonie:

„W listopadowym wydaniu (1983 r.) »South« Michael Klare z instytutu studiów politycznych dowiódł, że USA wzmogły agresywną inwigilację tego rejonu. We wrześniu 1982 roku grupy lotniskowców przeprowadziły manewry tuż obok Kamczatki, a w kwietniu 1983 roku odbyły się zakrojone na jeszcze większą skalę ćwiczenia z »konwencjonalnego ataku i inwazji

na Kamczatkę oraz na Sachalin«. Ostatnie manewry, w których uczestniczyły trzy grupy lotniskowców, określone zostały z dumą przez amerykańskiego dowódcę naczelnego Floty Pacyfiku, admirała Roberta Longa, jako »największe ćwiczenia floty, jakie przeprowadzono na Pacyfiku po zakończeniu II wojny światowej«".

Jest przy tym charakterystyczne, że mimo iż okręty amerykańskie zdolne są utrzymywać stałą łączność satelitarną i również z kosmosu otrzymywać meldunki wywiadowcze — w tym mapy radiolokacyjne, meteorologiczne oraz zdjęcia topograficzne — eskadrom US Navy stale towarzyszyły samoloty zwiadowcze *RC-135, U-2, SR-71, EP-3A* (AWACS) i *EP-3E* operujące z baz lotniczych w Japonii i Korei Południowej. To jeszcze jeden dowód potwierdzający tezę, że w wieku satelitów inwigilacja metodą lotniczą nie należy do przestarzałych. Przeciwnie, ma ona nawet pewne zalety, których pozbawione jest rozpoznanie satelitarne.

Satelity przesuwają się zbyt szybko po swych orbitach i jedynie w stosunkowo krótkim czasie mogą obserwować ściśle określone obszary, poza tym satelita geostacjonarny — jak już wspominaliśmy — musi przebywać na orbicie oddalonej od Ziemi o 36 tys. kilometrów. Samoloty natomiast poruszają się na znacznie niższych wysokościach, z nieporówny-

walnie mniejszymi prędkościami i mają swobodę manewru — zależy on jedynie od decyzji pilota lub naziemnego punktu naprowadzania. Wreszcie, co w sprawie najistotniejsze, pilot może podjąć próby prowokowania do pracy pełną mocą i na szerokich zakresach naziemne środki obrony.

Tymczasem jeśli chodzi o rozpoznanie tych środków na obszarze Związku Radzieckiego, szczególnie zaś w rejonie Morza Ochockiego, to trzeba obiektywnie stwierdzić, że skuteczność działania amerykańskiego wywiadu satelitarnego jest niedostateczna. Poza tym Stanom Zjednoczonym nie udało się nigdy rozwinąć klasycznych działań wywiadowczych na terytorium Kraju Rad, a zatem zapotrzebowanie Pentagonu na określone informacje nie zostało zaspokojone nawet w minimalnym stopniu. Stąd należało się spodziewać, że w okresie instalowania w zachodniej Europie nowych rakiet oraz w czasie, kiedy mówi się o ich rozmieszczeniu w Południowo-Wschodniej Azji, dojdzie do zakrojonej na większą skalę próby kompleksowego rozpoznania radzieckiej obrony przeciwlotniczej i przeciwrakietowej w tym rejonie.

Doszło do tego między innymi w nocy z 31 sierpnia na 1 września 1983 roku.

Już 31 sierpnia, zanim jeszcze pojawił się nad radzieckim terytorium południowokoreański samolot-naruszyciel, w rejonie, przez który wiódł jego korytarz, zarejestrowano patrolowo-rozpoznawcze loty 7 amerykańskich samolotów typu *RC-135* buszujących w pobliżu radzieckiego wybrzeża. Rozpoznanie prowadziły również okręty US Navy, które tego właśnie dnia operowały nie opodal granic wód terytorialnych ZSRR. Amerykańska fregata „Badger" pełniła w tym czasie dyżur bojowy na akwenie w pobliżu Władywostoku.

Na co dzień tego typu „zainteresowanie" strony amerykańskiej tym, co akurat dzieje się w ramach radzieckiego systemu OPL na Dalekim Wschodzie, nie wzbudza ani specjalnych emocji, ani też szczególnych podejrzeń. Radzieccy żołnierze dawno już przywykli do takich praktyk amerykańskiego wywiadu i skutecznie potrafią wodzić go za nos. Tego jednak dnia wydarzyło się coś zupełnie nietypowego, coś, o czym poinformowano dopiero po dokładnym zestawieniu i przeanalizowaniu danych, które pozwoliły odtworzyć kompleksowy plan szczególnego rodzaju penetracji z powietrza. A oto fakty.

Przypominamy sobie, jak bardzo opóźnił się start KAL 007 z lotniska Anchorage na Alasce. Załoga południowokoreańskiego *Boeinga 747* przez 39 minut wmawiała naziemnemu personelowi technicznemu, że dostrzegła wady w funkcjonowaniu systemu łączności radiowej.

Oczywiście, w każdym z takich przypadków kapitan załogi jest wyrocznią i tylko on decyduje, czy samolot może wystartować w dalszą drogę, czy też wymagane jest przeprowadzenie gruntowniejszej kontroli technicznej lub usunięcie awarii. Wprawdzie służby lotniskowe zainteresowane są jak najszybszym i przede wszystkim planowym odprawieniem maszyn, jednak bezpieczeństwo lotu jest sprawą bezwzględnego priorytetu i nie zdarza się, by wywierano nacisk na załogę i zmuszano ją do przyspieszenia startu. Zawsze jednak w skrupulatnie prowadzonej dokumentacji naziemnych służb technicznych pozostaje szczegółowa informacja o rodzaju usterki i sposobie jej usunięcia oraz podpisy tych, którzy dokonali przeglądu oraz naprawy. A już bezwzględnie musi się tam znaleźć podpis inżyniera pokładowego lub pierwszego pilota, który uznał samolot za sprawny do lotu.

Tymczasem w dokumentach lotniskowych w Anchorage zapis był zbyt lakoniczny, by na jego podstawie można było w pełni uzasadnić potrzebę przedłużenia czynności przedstartowych o ponad pół godziny, co w efekcie spowodowało opóźnienie startu o 39 minut. Ten właśnie szczegół zwrócił uwagę radzieckich służb specjalnych i spowodował, że porównano dane z setek punktów radiolokacyjnych, ośrodków radioelektronicznych, a także z centrum

kontroli lotów kosmicznych. I właśnie z tego ostatniego źródła nadeszły sensacyjne wręcz meldunki o tym, co działo się znacznie wyżej, niż zdolne są latać samoloty, a jednak miało z lotem KAL 007, szczególnie zaś z jego opóźnieniem, wiele wspólnego. Informacje na ten temat zamieściły czołowe dzienniki radzieckie, a za nimi światowa prasa. W artykule pt.: „Fakty demaskują Waszyngton", marszałek lotnictwa P. Kirsanow dokładnie naszkicował schemat szpiegowskiego kompleksu, który rozwinął swe macki w ostatnią sierpniową noc.

Przede wszystkim autor zwraca uwagę na fakt, że nie stwierdzono żadnych nieprawidłowości w oprzyrządowaniu pokładowym *Boeinga 747*, a mimo to jego załoga wyraźnie ociąga się ze startem. Płyną kolejne minuty. Tymczasem do odpowiedniego punktu na orbicie okołoziemskiej, z którego można obserwować północno-wschodnie wybrzeże Pacyfiku, a przede wszystkim linię brzegową ZSRR, zbliża się amerykański satelita wywiadowczy typu „Ferret-D". Przeznaczony do prowadzenia rozpoznania radioelektronicznego w szerokim zakresie częstotliwości, w ciągu 96 minut okrąża kulę ziemską, a jego szerokopasmowe anteny i odbiorniki zdolne są wykryć każde źródło promieniowania fal elektromagnetycznych w pasie o szerokości 3000 kilometrów. Porusza się po takich orbitach, które umożliwiają przelot

nad rejonami szczególnie interesującymi NSA.

Jest 31 sierpnia 1983 roku. Dochodzi godzina 18.45 czasu moskiewskiego. Na Dalekim Wschodzie panuje już głęboka noc. W kosmicznej przestrzeni sunie szpieg-satelita i zbliża się właśnie do północnych wybrzeży Półwyspu Czukockiego. Wykonując to okrążenie Ziemi ma on sporządzić mapę radioelektroniczną radzieckiego wybrzeża w takim okresie, gdy pracują tylko dyżurne środki wykrywania, łączności i naprowadzania. Orbita ustalona jest tak, że w czasie 12 minut lotu „Ferret-D" powinien przelecieć nad Kamczatką i Wyspami Kurylskimi, z takim wyliczeniem, żeby o godz. 18.54 przeciąć równoleżnik 40° szerokości północnej. W czasie tego okrążenia aparatura „Ferreta-D" namierza środki dyżurne OPL w rejonie, którego szerokość wynosi 3000 kilometrów. Satelita-szpieg rejestruje także intensywność pracy wspomnianych ośrodków, zakresy częstotliwości, charakterystykę impulsów i wszystko to, co potrzebne do rozszyfrowania systemu łączności radiowej i sieci radiolokacyjnej OPL. Uzyskane podczas tego okrążenia dane trafią nie tylko do komputerów ELINT-u, ale także do służb koordynujących i ubezpieczających lot południowokoreańskiego samolotu, który zbliża się dopiero do radzieckiego wybrzeża.

Po raz drugi pojawia się „Ferret-D" nad terytorium Związku Radzieckiego o godzinie 20.24 czasu moskiewskiego. Teraz jego lot przebiega po orbicie przesuniętej tak, że wypada ona akurat nad środkiem Morza Ochockiego. Punktualnie o godz. 20.30 satelita-szpieg znajduje się nad Kamczatką. W tej samej minucie południowokoreański *Boeing 747* narusza radziecką przestrzeń powietrzną. Jest rzeczą oczywistą — nawet dla największego laika w sprawach wojskowych — że w takiej sytuacji ożywa utajona dotychczas sieć obronna. Tym samym rozpoczyna się wywiadowcze żniwo dla kosmicznego szpiega. Samolot pilotowany przez Czon Byong Ina przelatuje dokładnie nad szczególnie ważnymi punktami radzieckiej infrastruktury obronnej. Jest to drugi etap szpiegowskiej symbiozy elektronicznego wywiadu Stanów Zjednoczonych z pasażerskim samolotem, już w tym momencie świadomie wystawionym na największe ryzyko. Jednak ci, którzy z cynizmem i zimną krwią ukartowali tę prowokację, nie przerywają gry. Widocznie sądzą jeszcze, że wszystko odbędzie się po ich myśli. Na razie pokrywają się cennymi dla nich zapisami taśmy magnetyczne i pęcznieje pamięć komputerów.

Etap pełnej synchronizacji działań KAL 007 i satelity-szpiega rozpoczął się właśnie wtedy,

gdy *Boeing* wlatywał w przestrzeń powietrzną między Kronocką Sopką a Pietropawłowskiem. Wówczas satelita leciał z północy na południe, wzdłuż 150 południka, i znajdował się na wysokości południowej części Sachalinu, nad środkiem Morza Ochockiego. Mógł więc obserwować wszystko to, co dzieje się w pasie od Wysp Komandorskich na wschodzie aż po Władywostok, gdzie właśnie w tym czasie, przypomnijmy raz jeszcze, prowadzono rozpoznanie z pokładu fregaty USS „Badger". U północnego cypla Sachalinu znajdował się w tym momencie samolot rozpoznawczy USAF typu *Orion*, w strefie między Aleutami i południowym cyplem Kamczatki „ubezpieczał" lot południowokoreańskiego „pasażera" samolot rozpoznawczy *RC-135*. Wykręcał on swoje szpiegowskie „ósemki" od godziny 17.45 do 20.49. Maszyna tego samego typu i przeznaczenia znajdowała się o tej samej porze w pobliżu Wysp Kurylskich, a kolejny *Orion* czekał na kapitana Czon Byong Ina nad Morzem Japońskim. Gdy dodamy do tego cały łańcuch naziemnych i nawodnych stacji nasłuchu i pelengacyjnych, dopiero wówczas możemy wyobrazić sobie rozmiar szpiegowskiej machiny, którą służby wywiadowcze USA wprawiły w ruch w nocy z 31 sierpnia na 1 września 1983 roku.

Po raz trzeci „Ferret-D" znalazł się nad terytorium ZSRR o godz. 22.04 na wysokości Jakucka. Dokładnie w minutę później *Boeing 747* wszedł w radziecką przestrzeń powietrzną nad Sachalinem, a w dwie minuty później nad północną częścią tej wyspy pojawił się satelita-szpieg. Była dokładnie 22.07 czasu moskiewskiego. „Ferret-D" miał możliwość rejestrowania i analizowania tego wszystkiego, co działo się w eterze od Sachalinu aż po Jezioro Bajkalskie.

A działo się sporo, jako że południowokoreański naruszyciel buszował już w radzieckiej przestrzeni powietrznej prawie 2,5 godziny. Sprawa stała się oczywista — na tym etapie szpiegowskiej eskapady *Boeing 747* nie mógł już liczyć na jakiekolwiek pobłażanie. Na taki „dobroduszny" gest nie mógł sobie pozwolić Związek Radziecki ze względów nader oczywistych.

A w świetle tych faktów, czy można wierzyć, że tak ścisła synchronizacja lotu KAL 007 z elektronicznymi agentami wywiadu USA była dziełem przypadku?

Gdy ofiary tego tragicznego incydentu spadały do morza, „Ferret-D" bezpiecznie przemieszczał się po swych orbitach, a *RC-135* i *Oriony* wróciły spokojnie do baz.

Marszałek lotnictwa P. Kirsanow wspomniał również, że Związek Radziecki dysponuje danymi, z których wynika, że w czasie rozgrywania się opisanych wydarzeń w ich strefie

operował również samolot USAF, latający radar *E-3-A* AWACS.

W swoim artykule radziecki marszałek poruszył również sprawę ewentualnego błędu pilota południowokoreańskiego. Wykluczył on możliwość pomyłki, a jako dowód posłużyły mu doświadczenia przeprowadzone pod Londynem przez brytyjskie służby kontroli lotów oraz fakt, iż KAL 007 odbywał lot na trasie, na której mógł korzystać z precyzyjnego systemu nawigacji „LORAN".

Mówiąc o końcowej fazie szpiegowskiego incydentu, marszałek zwrócił uwagę na bardzo istotny moment. Otóż załoga pasażerskiego *Boeinga*, dostrzegłszy, że jest śledzona i ścigana przez radzieckie myśliwce przechwytujące, wykonywała powszechnie znane manewry pilotażowe, czyli zmieniała kurs, wysokość i prędkość.

Przyjrzyjmy się zatem bliżej, jak wyglądały ostatnie minuty lotu ofiary szpiegowskiej prowokacji, jakie były, a jakie powinny być, jej reakcje po skonstatowaniu, że naruszono przestrzeń powietrzną obcego państwa, oraz po tym, gdy radzieccy piloci — w myśl obowiązujących przepisów międzynarodowych — zażądali od Czon Byong Ina wyjścia ze strefy radzieckiej, a potem przymusowego lądowania na jednym z radzieckich lotnisk.

Tej nocy nic nie wskazywało na to, że w radzieckiej przestrzeni powietrznej rozegra się tragedia. Jak zwykle dyżurne środki radiolokacyjne omiatały wiązką energii elektromagnetycznej olbrzymie połacie nieba nad dalekowschodnim wybrzeżem Związku Radzieckiego. Czuwali przeciwlotnicy w dywizjonach rakietowych, a planszeciści nanosili cele na podświetlone tafle z nakreślonymi konturami wybrzeża, strefami lotniczymi i korytarzami powietrznymi. Jak co dzień padały monotonne komendy; płynęły kolumny liczb, z których dermatografy prowadzone ręką żołnierzy wojsk OPK wykreślały diagram spokojnej nocy.

Na kilku lotniskach na Kamczatce, Sachalinie, w rejonie Władywostoku i w innych rejonach północno-wschodniego wybrzeża Pacyfiku lotnicy czuwali w drugim stopniu gotowości bojowej. W wysokościowych skafandrach, z hełmofonami pod ręką grali w szachy, czytali gazety lub prowadzili towarzyskie rozmowy. Kilkadziesiąt metrów od ich pomieszczeń stały gotowe do startu *Migi* i *Su*. Z podwieszonymi rakietami i podłączonymi agregatami prądotwórczymi. Szybko minęła północ i kończyła się pora tzw. psiej wachty. Rozpoczynał się pierwszy dzień września. Niebo pokrywała

warstwa chmur. Dochodziła 5.30 czasu lokalnego.

— Rozkaz zrozumiałem! Poderwać parę dyżurną do strefy — rzucił w mikrofon oficer operacyjny, naciskając jednocześnie włącznik syreny alarmowej.

Jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki ożyło senne dotąd lotnisko. Coraz wyższym tonem pracowały turbiny sprężarek. Różnokolorowymi światłami zajarzył się pas startowy.

— Deputat! Osiemset piąty, obroty, ciśnienie, klapy, zezwólcie startować!

— Osiemset piąty! Deputat! Start zezwalam!

Kruczowłosy major, mający za sobą trzynaście lat służby w wojskach OPK, prawie codziennie oko w oko z amerykańskimi samolotami wojskowymi penetrującymi przestrzeń w pobliżu granic ZSRR, lekko oddał drążek od siebie, zwolnił uścisk prawej dłoni na dźwigni hamulców, uprzednio przesunąwszy lewą ręką maksymalnie do przodu dźwignię obrotów silnika. Ognista smuga dopalacza zdawała się rozrywać powietrze. Po pasie startowym potoczyła się kula ognia podobna do płomienia acetylenowego palnika o gigantycznych rozmiarach. Po kilkunastu sekundach była już wysoko w powietrzu.

— Deputat! Osiemset piąty! Wysokość cztery tysiące. Kurs dla mnie!

— Osiemset piąty! Deputat, zrozumiałem!

Pójdziesz kursem dwieście dwadzieścia na osiem tysięcy! — krzyżowały się rutynowe komendy.

Jeszcze wtedy barczysty Sybirak nie przypuszczał, że w czasie tego lotu przestawi schowany pod plastykową przykrywką włącznik bojowego odpalenia rakiet i kciukiem prawej dłoni podniesie czerwoną klapkę zabezpieczenia elektrospustu na drążku sterowym. Setki razy ćwiczył te czynności na trenażerach, wielokrotnie odpalał pociski na poligonie. Dotychczas było to proste. Gdy tylko opalizujący na zielono ekran celownika radiolokacyjnego rozświetlił się na całej swej średnicy prostą linią, po której biegły ku sobie znaczniki odległości, wszystko działo się niemal automatycznie. Dźwiękowy sygnał w słuchawkach oznaczał, że głowica rakiety „widzi" cel. Wystarczyło cierpliwie i precyzyjnie prowadzić samolot po osi wiązki radiolokatora i, gdy znaczniki na ekranie zbliżyły się do ramki oznaczającej strefę odpalenia, nacisnąć spust. Faktycznie, jakie to proste. Potem były gratulacje kolegów za dobrze wykonane strzelanie... Ale to były tylko ćwiczenia.

— Osiemset piąty! Deputat! Za dwadzieścia sekund na kurs dwieście czterdzieści.

Włączył stoper i po chwili zameldował wykonanie komendy. W słuchawkach krzyżowały się rozkazy. Oprócz niego w powietrzu były

myśliwce przechwytujące z indeksami 121, 731 i 163. Oprócz „Deputatu" rozkazy z ziemi kierowały do nich „Karnawał" i „Trykotaż". Szedł, jak to się mówi w gwarze lotniczej, kursem 240. Kursem 30, na wysokości 8 tysięcy metrów, szedł *MiG-23* z indeksem 163. Pozostali dwaj koledzy pilotowali — podobnie jak on — szybkie *Su-15*.

Chronometr wskazywał 18.06:30, gdy „Deputat" zapytał go o pozycję. Już wtedy kruczowłosy Sybirak wiedział, że mają do czynienia z prawdziwym celem. Przez cały czas utrzymywał teraz kurs 240 i był na wysokości 8000 metrów. O 18.07:50 „Deputat" zapytał o paliwo. Zameldował, że zatankowany jest do pełna — 3 tony. W kilkanaście sekund później zobaczył na ekranie swego radiolokatora cel. Był 80 stopni na lewo od osi jego lotu.

— Deputat! Osiemset piąty! Cel widzę! Osiemdziesiąt w lewo ode mnie!

Ziemia zażądała powtórzenia informacji o położeniu celu, a on zapytał, czy system elektryczny uzbrojenia nadal utrzymywać w bojowym reżimie pracy. Otrzymał potwierdzenie. Nie było żadnych wątpliwości. Przed nim, w radzieckiej przestrzeni, buszował prawdziwy naruszyciel. Nie miał z nim jeszcze kontaktu wzrokowego. Widział tylko impuls na ekranie celownika, impuls, nad którym nie było znacznika „swój". Na razie był spokojny. Wiedział, że „wszelkich" formalności związanych z rozpoznaniem, analizą trasy lotu i prognozowaniem dalszych manewrów naruszyciela dokonano też z ziemi. Jego zadanie, to trzymać go w strefie śledzenia i czekać na komendy z ziemi. A te zmieniały się błyskawicznie. Podobne rozkazy otrzymywali jego koledzy.

Teraz cel był 10 stopni na lewo od osi jego lotu. Była godzina 18.13:26, gdy zameldował, że cel nie odpowiada na pytanie „swój—obcy". Ciągle siedział mu na ogonie. Otrzymał kolejne polecenie. Miał zasygnalizować naruszycielowi, że jest przechwytywany za przekroczenie granic powietrznych Kraju Rad. O 18.21:35 zbliżył się do celu, lecz ten nie reagował na sygnały. Zameldował więc, że widzi światło stroboskopowe (migającą stale lampę) nad i pod kadłubem samolotu, który zaczął w tym momencie zmieniać wysokość i prędkość. Zameldował o tym „Deputatowi". Była godzina 18.22:02.

Na taśmie przedstawionej przez stronę amerykańską na forum ONZ wyraźnie słychać:

— Zaczynam okrążać cel. Właśnie przechodzę mu przed nosem. Zwiększam prędkość. Cel zmniejszył prędkość... Teraz jestem z tyłu celu... Cel na wysokości dziesięciu tysięcy metrów... Zostaję z tyłu... Cel siedemdziesiąt stopni w lewo ode mnie... Odległość do celu osiem kilometrów.

Lecz na taśmach przedstawionych początkowo w ONZ wycięto fragment, w którym pilot czterokrotnie nacisnął elektrospust działka. Pociski smugowe przeleciały przed kabiną *Boeinga* na 6 minut przed odpaleniem rakiety. Musieli je widzieć. Dopiero później Amerykanie potwierdzili ten fakt.

I wreszcie o godz. 18.28:05 pilot zameldował, że wykonał rozkaz:

— Obie odpaliłem...

Taki był jego żołnierski i obywatelski obowiązek. Później, już na ziemi, w rozmowie z korespondentem prasy wojskowej pułkownikiem W. Fiłatowem z „Krasnoj Zwiezdy" powiedział między innymi:

— Już trzynaście lat ganiam za *RC-135*. Znam dobrze ich wybiegi... Gdy tylko zbliżasz się do takiego, on natychmiast wypuszcza wszystkie klapy i redukuje prędkość. Po co? Żebym ja przeleciał obok, zostawiając go w spokoju, z tyłu... Może ten południowokoreański pułkownik, który siedział za sterami *Boeinga 747*, przypuszczał, że ja nie znam tych sztuczek, i sądził, że gdy uczyni tak, jak robią to piloci z *RC-135*, ja go „przeskoczę". Ale kiedy przechwyciłem go nad Sachalinem, przewidziałem ten manewr i już nie mógł wymknąć się z pola widzenia mojej stacji. Południowokoreański pilot wypuścił gwałtownie wszystkie klapy, licząc na to, że kiedy go raptownie minę, zawróci bezpiecznie, nim znowu naprowadzą mnie na jego kurs... Z wyjątkiem dwóch lat, kiedy służyłem w Moskiewskim Okręgu Wojskowym, resztę swej żołnierskiej służby odbywam tu, nad Sachalinem, i znam tę przestrzeń jak swoje „pięć palców"...

Pułkownik W. Fiłatow rozmawiał również z pilotem, który przechwycił cel nad Kamczatką i prowadził go aż do Sachalinu, gdzie „przekazał go" kolegom.

— Tak się złożyło, że akurat pochodzę z Uralu. Ojciec był maszynistą kolejowym i kiedy byłem małym chłopcem, często jeździłem z nim parowozem. Kiedyś zobaczyliśmy w szczerym polu dymiący lej... To było pierwszego maja... Pamiętacie tę historię z *U-2* i Powersem... Toteż gdy przyszedł mój czas, wstąpiłem do szkoły lotniczej, a dziś ganiam po niebie za amerykańskimi samolotami... Pamiętam doskonale słowa ojca, który nad tamtym lejem powiedział: „Pchają się i pchają, dranie. Dobrze, że jest czym i komu strącać ich z naszego nieba". Czy wiecie, redaktorze, jak to wygląda? Zbliża się człowiek błyskawicznie, a on cały czarny, rośnie w oczach. Nie ma czasu myśleć, co jest w środku: bomby, aparatura szpiegowska... Rozważyłem wszystkie możliwości, z wyjątkiem jednej, że tam, na pokładzie, siedzą pasażerowie świadomie skazani na śmierć. A swoją drogą, ten południowokoreański pilot to

cwany lis, znał dobrze swoje rzemiosło. Tylko czy ci, którzy wysłali tych ludzi w naszą stronę, mają sumienia? A wiecie, pułkowniku, jak zwinnie manewrował tym swoim kolosem. On dobrze mnie widział i wiedział, co w takim przypadku należy robić. Mogliśmy go przecież zbić od razu rakietami, które na Zachodzie nazywają *Sam-5*, a które mają zasięg dwieście kilometrów. Po co byłoby wysyłać aż tyle samolotów na jego „spotkanie". A przypominacie sobie, towarzyszu, słowa szefa Sztabu Generalnego Sił Zbrojnych, pierwszego zastępcy ministra obrony ZSRR, marszałka Związku Radzieckiego N. W. Ogarkowa?

Relacje z tej konferencji prasowej obiegły cały świat. Widzowie na ekranach swych telewizorów, a czytelnicy na zdjęciach w tysiącach gazet mogli zobaczyć marszałka ZSRR na tle olbrzymich rozmiarów planszetu, na którym dokładnie rozrysowana była sytuacja powietrzna w nocy z 31 sierpnia na 1 września 1983 roku. Marszałek Ogarkow spokojnie i rzeczowo, punkt po punkcie, wyjaśniał wydarzenia, które miały miejsce tamtej nocy. Odpowiadał na pytania licznie zebranych przedstawicieli prasy zagranicznej i radzieckiej. Nie ma potrzeby streszczania i komentowania tej konferencji prasowej, gdyż wszystko, co powiedział

marszałek Ogarkow, sprowadzić można do stwierdzenia, że żołnierze radzieccy sumiennie i zdecydowanie wykonali swoją powinność w obliczu konkretnego zagrożenia. Warto jednak przypomnieć taki oto fragment wypowiedzi radzieckiego wiceministra obrony:

„Obecnie strona amerykańska czyni wszystko, by dowieść, że Związek Radziecki jakoby od samego początku przyjął za cel zniszczenie cywilnego samolotu pasażerskiego. Ale to absurd. Jeśliby taki cel przyświecał nam rzeczywiście, to moglibyśmy uczynić to wielokrotnie, a zarazem skutecznie, jeszcze nad Kamczatką, bez potrzeby użycia samolotów myśliwskich".

TASS dwukrotnie opublikowała oficjalne komunikaty w sprawie incydentu nad Sachalinem, a także wypowiedzi przedstawicieli różnych resortów i służb, mających możliwości naświetlenia prawdy lub wyjaśnienia stanowiska ZSRR. Na ten temat wypowiedział się również naczelnik wydziału prawa powietrznego Państwowego Instytutu Naukowo-Badawczego Lotnictwa Cywilnego, kandydat nauk prawniczych J. N. Maliejew. W rozmowie z dziennikarzem TASS stwierdził on między innymi:

„Zgodnie z konwencją z Chicago o międzynarodowym lotnictwie cywilnym komunikacja lotnicza nie może odbywać się nad terytorium państwa inaczej, niż za specjalnym zezwoleniem lub inną sankcją odpowiedniego państwa.

Praktycznie wykluczono przypuszczenie o przypadkowym zboczeniu z międzynarodowej trasy powietrznej jakiegoś zagranicznego samolotu rejsowego, ponieważ przebiega ona o setki kilometrów od granic ZSRR, nad otwartym morzem. Działania radzieckich naziemnych służb kontroli lotu i samolotów obrony przeciwlotniczej były całkowicie zgodne z normami prawa międzynarodowego określonymi przez konwencję".

Incydent z KAL 007 ocenił również z punktu widzenia prawa członek kolegium Ministerstwa Sprawiedliwości ZSRR, G. D. Golubow. Stwierdził on między innymi:

„Zgodnie z Kodeksem Powietrznym ZSRR i ustawą o granicy państwowej ZSRR statki powietrzne, które przekroczyły granicę bez odpowiedniego pozwolenia kompetentnych organów radzieckich lub które dokonały innego naruszenia zasad przelotu przez granicę, uważa się za naruszające granicę państwową".

Przemawiając na forum Rady Bezpieczeństwa ONZ ambasador ZSRR Oleg Trojanowski nawiązał do stwierdzeń, które już prezentowały Stany Zjednoczone: „Dlaczego zademonstrowano tylko niewielki fragment nasłuchu, skoro strona amerykańska twierdzi, że zna od początku do końca przebieg wydarzenia. Głównym argumentem oskarżeń strony amerykańskiej jest teza, jakoby myśliwce radzieckie dokładnie wiedziały, że mają do czynienia z cywilnym samolotem z pasażerami na pokładzie i że właśnie taki samolot z całą premedytacją strąciły.

A przecież, jak wynika z taśmy, pilot radziecki nie użył wobec lecącego obiektu określenia, które wskazywałoby, że jest to samolot cywilny, i nie podał ani razu nazwy, która chociażby pośrednio mogła wskazywać, iż jest to samolot z pasażerami na pokładzie. A więc przedstawiona taśma co najmniej nie potwierdza oskarżeń USA, natomiast jest zgodna z oświadczeniem radzieckim, które mówi, że piloci radzieccy nie mogli wiedzieć, że jest to samolot cywilny".

Kontynuując swój wywód, ambasador Oleg Trojanowski ustosunkował się również i do innych zarzutów strony amerykańskiej.

„Z oświadczenia strony radzieckiej wiemy, że samolot był wielokrotnie ostrzegany, iż znajduje się nad terytorium ZSRR. Ale on wszelkie ostrzeżenia ignorował, kontynuując lot w głąb tego terytorium nad ważnymi obiektami wojskowymi. Strona amerykańska głosi, że ZSRR chciał rzekomo w sposób bezwzględny strącić samolot cywilny. Czyżby lotnictwo radzieckie potrzebowało aż dwóch i pół godziny, ażeby — jak się twierdzi — z premedytacją, w sposób z góry zamierzony, zestrzelić obcy samolot? Przecież nikt zdrowo myślący nie będzie miał

wątpliwości, że przez ten czas próbowano właśnie nawiązać kontakt z intruzem w celu zapobieżenia groźnemu incydentowi".

Na zakończenie przypomnijmy słowa przewodniczącego polskiej delegacji w ONZ, ambasadora Natorfa:

„Smutkiem i niepokojem napawa to, że szereg występujących w radzie delegacji — zapewne pod wpływem emocji wywołanych tragedią ludzką, a także pod naporem machiny propagandowej USA — przyjęło zasadę wydawania osądów przed ustaleniem rzeczywistych okoliczności wydarzeń. (...) Tylko przedstawiciel Korei Południowej mógłby powiedzieć, czy ze strony załogi południowokoreańskiego samolotu była to zwykła nieostrożność, czy też świadomy udział w realizacji celów swojego wielkiego protektora".

W tym miejscu autor niniejszych rozważań chciałby dorzucić pewną dygresję. Otóż osobiście żywię wątpliwość czy nawet tak ważna osobistość, jaką niewątpliwie jest ambasador Korei Południowej przy ONZ, miałaby dostęp do tajnych sejfów w siedzibie CIA w lasku Langley w stanie Wirginia, 13 kilometrów od centrum Waszyngtonu. Wiemy natomiast dobrze, że tego typu informacji w Waszyngtonie nie udzielają. Być może tylko kapitan załogi KAL 007 miał w ręku klucz do tajemnicy, którą pochłonęły szafy pancerne amerykańskiego

wywiadu i morskie fale w pobliżu radzieckiej wysepki Moneron.

Ale bez względu na to, jaka byłaby ta prawda, dla ludzkości ważny jest sens słów wypowiedzianych przez polskiego ambasadora Natorfa:

„Odrazę budzi to, że nawet tragedia ludzka związana z omawianym incydentem jest z pełną premedytacją i w sposób bezwzględny wykorzystywana przez USA do dalszego zaostrzenia sytuacji międzynarodowej".

GDY POWIEDZIAŁO SIĘ „A"...

Oderwijmy się na chwilę od sprawy południowokoreańskiego samolotu *Boeing 747* i sięgnijmy pamięcią do wydarzeń, które rozegrały się dziesięć lat wcześniej. Dwudziestego trzeciego lutego 1973 roku z Trypolisu do Kairu przez Bengazi leciał pasażerski *Boeing 707* należący do Libyan Arab Airlines. Był biały dzień, prawie południe, godzina 14.11. Za sterami samolotu siedział francuski pilot major Bourges. Pozostali trzej członkowie załogi byli również Francuzami. Lot odbywał się spokojnie. Nikt z załogi, a już na pewno żaden z pasażerów, nie przypuszczał, że za chwilę rozegra się tragiczny w skutkach dramat.

Od 16 minut, o czym major Bourges nie miał

pojęcia, samolot Libyan Arab Airlines był na celownikach izraelskich samolotów przechwytujących. Pilotowi nie przyszło też do głowy, iż izraelskie myśliwce otworzą ogień do jego maszyny wypełnionej pasażerami. Kapitan libijskiego *Boeinga* był przekonany, że kontynuuje lot zgodnie z wszelkimi wymogami nawigacyjnymi i po wcześniej ustalonym dla samolotów pasażerskich kursie. Na krótko przed tragicznym incydentem ocenił sytuację nawigacyjną. Z jego obliczeń wynikało, że pilotowana przez niego maszyna znajduje się o 40 kilometrów od Kairu. Tak bowiem wynikało z kursowych wskazań radiokompasu. Wówczas jeszcze major Bourgas nie przypuszczał, że ten ważny przyrząd nawigacyjny uległ awarii i jego wskazania są błędne.

W rzeczywistości bowiem libijski *Boeing 707* przeleciał już Kanał Sueski i kierował się w głąb terytorium okupowanego wówczas przez Izraelczyków. W momencie gdy dopadły go izraelskie samoloty przechwytujące, błąd nawigacyjny, a tym samym odchylenie od ustalonego kursu nie przekraczało 50 kilometrów, a mogło też wynosić około 15 kilometrów. Major Bourges zorientował się wreszcie, że coś jest nie tak ze wskazaniami radiokompasu, i na podstawie innych przyrządów pokładowych skorygował kurs. Wykonał manewr zwrotny.

Jednak było już za późno. Izraelskie myśliwce leciały niemal skrzydło w skrzydło z *Boeingiem 707*. Eksperci ocenili później, że była to odległość rzędu dziesięciu metrów. Tak też opisali to w swoich raportach izraelscy piloci, którzy oświadczyli buńczucznie:

„Doskonale wiedzieliśmy, że jest to samolot pasażerski. Skąd jednak mogliśmy mieć pewność, że są w nim pasażerowie, skoro okna były zasłonięte".

Nie, to nie jest makabryczny żart. To przecież słowa doświadczonych pilotów, które potwierdził w oficjalnym wywiadzie dla prasy ówczesny dowódca lotnictwa izraelskiego, generał Mordechai Hod.

Strzały padły dokładnie o 14.11. W roztrzaskanym na drobne kawałeczki kadłubie libijskiego samolotu śmierć poniosło 106 cywilnych osób, w tym czterech członków załogi. Izraelscy piloci bez uprzedniego ostrzeżenia oddali z bardzo bliskiej odległości mordercze strzały do maszyny, która w biały dzień, przy dobrej widoczności wzrokowej, zboczyła z kursu nie więcej niż na odległość jednej minuty lotu. Dane te znalazły potwierdzenie po przesłuchaniu zapisu i odczytaniu parametrów lotu z „czarnej skrzynki", którą niebawem znaleziono. Specjalna komisja dokonała tego 26 lutego 1973 roku i podała całą prawdę do publicznej wiadomości.

Lecz tego samego dnia doszło do jeszcze większego skandalu.

W Waszyngtonie prezydent Richard Nixon — jak gdyby nigdy nic — przyjmował z wszelkimi honorami premiera Izraela, Goldę Meir. Wówczas unikano skrzętnie słów w rodzaju: „afera", „morderstwo", „sumienie" i „zbrodnia", których w histerycznej nagonce przeciwko Związkowi Radzieckiemu użyto natychmiast po komunikacie o tragedii nad Sachalinem.

Spróbujmy zastanowić się przez chwilę. Dziesięć lat wcześniej nad pustynnym Synajem zabłądził w biały dzień pasażerski samolot, odbywający normalny, planowy rejs. Pilot tego samolotu zszedł z kursu tylko na czas nie większy niż jedna minuta. W pobliżu jego maszyny znajdowały się izraelskie myśliwce. Prawdopodobnie załogi widziały wzajemnie swe twarze. I bez żadnego ostrzeżenia padły zabójcze strzały.

Tymczasem nad Sachalinem działał cały kompleks szpiegowski i to działał zgodnie z zasadami tej niecnej sztuki. Południowokoreański *Boeing 747* miał doborowe towarzystwo nie tylko w powietrzu, na wodzie i na lądzie, ale także i w kosmosie. Ponadto, co w sprawie najistotniejsze, kilkakrotnie naruszał obszar powietrzny na głębokość powyżej 500 km i przebywał ponad 2 godziny w strefie zakazanej. Był jednoznacznie ostrzeżony, i to kilkakrotnie,

przez radzieckich pilotów, na co nie reagował, jak uczynił to francuski major Bourges, gdy tylko zorientował się, że jest coś nie w porządku z przebiegiem lotu. Pułkownik Czon Byong In — jak wynika z relacji pilotów radzieckich oraz z zapisów stacji naziemnych — wykonywał zwodnicze manewry typowe dla samolotów-naruszycieli.

Powróćmy jeszcze na chwilę do sprawy libijskiego samolotu pasażerskiego zestrzelonego przez izraelskie myśliwce nad Synajem. Wydarzenie to przypomniał również na łamach wychodzącego w Paryżu tygodnika „Jeune Afrique" redaktor S. Taleb. W numerze datowanym 14 września 1983 roku przytacza on reakcje rządu izraelskiego oraz administracji waszyngtońskiej na ten akt powietrznego piractwa.

Ten sam izraelski generał, który powtórzył nonsensowne oświadczenie swoich podwładnych o tym, jakoby nie wiedzieli, że w pasażerskim samolocie są... pasażerowie, stwierdził, iż piloci izraelscy i on działali mając aprobatę najwyższego kierownictwa cywilnego swojego rządu. Przyciśnięci do muru przez światową opinię publiczną i dociekających prawdy dziennikarzy, przedstawiciele rządu oświadczyli, że „obawiali się, iż samolot mógł być naładowany materiałem wybuchowym i mógł się rozbić w jakimś mieście izraelskim". Jednak na wynika-

jące stąd i bardzo logiczne pytanie prasy: „Dlaczego nie pozwolono libijskiemu samolotowi odlecieć, skoro nie zbliżył się do żadnego miasta izraelskiego, skoro udał się w kierunku Kanału Sueskiego i — według relacji pilota izraelskiego, który go zestrzelił — znajdował się zaledwie o minutę lotu od terytorium kontrolowanego przez Egipt", nie padła żadna sensowna odpowiedź. Zamiast niej szef sztabu armii izraelskiej, generał David Fleazar, oświadczył cynicznie: „Nadal uważam, że trzeba było postąpić tak, jak uczyniliśmy".

Skoro już porównujemy okoliczności, przebieg i reperkusje wypadków znad Synaju i Sachalinu, jednakowo przecież tragicznych w skutkach, nie można pominąć znamiennej wypowiedzi ówczesnego ministra obrony Izraela, generała Mosze Dajana: „Chociaż nie lubię źle mówić o zmarłych, muszę stwierdzić, że jeśli jest winowajca w tej sprawie, to może nim być tylko pilot, ze względu na swój upór. Nie chcę twierdzić, że wolał poświęcić życie pasażerów, aby uchronić być może jakąś osobistość lub jakiś dokument, który mógłby wpaść w nasze ręce, trzeba jednak przyznać, że jego zachowanie mogło wzbudzić podejrzenie".

Mimo woli ciśnie się pytanie, które należałoby skierować do prezydenta Stanów Zjednoczonych i jego ekipy, gdyż właśnie ona z taką

wściekłością rozpętała propagandową nagonkę przeciwko Związkowi Radzieckiemu. A pytanie to sprowadza się do bardzo prostej i oczywistej w swojej wymowie treści: Czy dowództwo terytorialnej obrony przeciwlotniczej w rejonie, w którym bezkarnie wykonywał swój bardzo podejrzany i długotrwały lot KAL 007, mogło ze spokojem patrzeć na jego manewry, nawet wówczas gdy nie reagował on prawidłowo, zgodnie z międzynarodowymi ustaleniami, na znaki dawane mu przez radzieckich pilotów? Czy przez zwykłą analogię do tego, co powiedział dziennikarzom generał Mosze Dajan, nie należałoby zapytać: Jaki był cel tych prowokujących i długotrwałych manewrów pilota KAL, Czon Byong Ina?

Lecz na te i podobne pytania odpowiedział już wówczas, przed dziesięciu laty, generał Mosze Dajan:

„Problem nie polega na tym, czy bezpieczeństwo Izraela byłoby narażone na szwank, gdyby *Boeing* kontynuował swój lot i dotarł do Egiptu. Problem polega na czymś innym: jeżeli samolot wrogiego kraju, nawet jeśli jest to samolot pasażerski, przelatuje nad strefą zakazaną w okresie napięcia, jeśli zachowuje się w sposób podejrzany i nie słucha rozkazów, czy trzeba użyć siły, aby spróbować zmusić go do lądowania w celu wyjaśnienia jego zachowania

i intencji, które mogą tylko wydawać się wrogie? Na to pytanie mogę jedynie odpowiedzieć twierdząco".

Przypominający tę kwestię dziennikarz z „Jeune Afrique" dodaje od siebie:

„Można by powiedzieć, że jest to słowo w słowo obecna argumentacja radziecka. Z tą tylko różnicą, że w pierwszym przypadku Stany Zjednoczone przymknęły oczy, natomiast nie uczyniły tego w przypadku drugim".

Przypomnijmy, że 1 marca 1973 roku na nadzwyczajnym posiedzeniu Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego amerykański delegat oświadczył: „Rząd Stanów Zjednoczonych nie popiera potępienia Izraela, dopóki nie zostanie zakończone dochodzenie w sprawie okoliczności tego tragicznego incydentu". I na tym sprawa zakończyła się. USA nie podjęły żadnej sankcji. W Waszyngtonie nikomu nawet nie przyszło do głowy, by zabronić samolotom izraelskiego EL-AL lądowania na amerykańskich międzynarodowych lotniskach. Zadbano natomiast o to, by „incydent" szybko poszedł w zapomnienie, a przekazane na cały świat, za pośrednictwem amerykańskiej telewizji, sprawozdanie z fetowania w Waszyngtonie przyjazdu Goldy Meir, gdy nie zdążono nawet jeszcze pogrzebać szczątków ofiar, mówi samo za siebie.

Taki obrót przybrała sprawa zestrzelenia — rozmyślnego, co udowodniono bezspornie — pasażerskiego samolotu libijskiego za prezydentury Richarda Nixona. We wrześniu 1983 roku prezydent Stanów Zjednoczonych, Ronald Reagan, rozpoczynający właśnie na dobre swą batalię o reelekcję, postanowił rozegrać sprawę inaczej. Oczywiście ze spektakularną na wskroś reżyserią.

PREZYDENCKA HIPOKRYZJA

Gdy w nocy z 31 sierpnia na 1 września 1983 roku rozgrywał się dramat nad Sachalinem, prezydent Stanów Zjednoczonych, Ronald Reagan, najspokojniej w świecie odpoczywał w swym kalifornijskim Rancho del Cielo na wzgórzach Santa Barbara. Jeśli wierzyć doniesieniom zachodnioniemieckiego tygodnika „Der Spiegel", o incydencie z KAL 007 dowiedział się dopiero po upływie... 14 godzin. „Gorąca linia pozostała zimna" — komentują to zdarzenie zachodnioniemieccy dziennikarze.

Reagan z niebywałą ostrością zareagował na tę wiadomość — nie szczędził inwektyw pod adresem strony radzieckiej. Jeszcze przed wyjazdem z Kalifornii oznajmił, że jego rząd „jak najszybciej dokładnie zbada sprawę", a on sam skróci swój urlop i uda się do Waszyngtonu, by móc w sobotę 3 września przedyskutować „ten

przerażający akt przemocy" — jak to określił — z doradcami do spraw bezpieczeństwa narodowego, a nazajutrz z kongresmanami.

Za pośrednictwem swego rzecznika przekazał też Reagan kondolencje rodzinom ofiar i poinformował, że na znak żałoby wszystkie flagi amerykańskie zostaną opuszczone do połowy masztów. Nie czekając na to, co powie prezydent USA, jego najbliżsi współpracownicy, a także amerykańskie środki masowego przekazu, przystąpiły do histerycznej ofensywy propagandowej przeciwko Związkowi Radzieckiemu.

Mimo iż wiele agencji zachodnich zwracało uwagę na lakoniczny tekst wstępnego komunikatu radzieckiego o tym, co zaszło nad Sachalinem, w Stanach Zjednoczonych wszystko było jasne i, co najważniejsze, nie usiłowano nawet dobierać słów, kiedy mówiono o tym tragicznym wydarzeniu. Prześcigano się w inwektywach, nie spotykanych dotychczas w wielkiej dyplomacji. To nic, że powściągliwy zazwyczaj w sądach i w miarę rzetelny w informacjach Reuter napisał: „Z punktu widzenia prawnego nie można mówić o pogwałceniu prawa międzynarodowego przez ZSRR. Bowiem zgodnie z jego przepisami jakiekolwiek państwo może przejąć obcy samolot naruszający jego przestrzeń powietrzną".

Ta wstępna interpretacja wydarzenia nie była

na rękę czołowym propagandzistom opłacanym przez Biały Dom. Szczególnie zaś w sytuacji, gdy ich protektor zabiegał o ponowny wybór na prezydenta oraz stwarzał szansę na rozkręcenie i tak już absurdalnej spirali zbrojeń. Nikt też nie silił się na przypomnienie w liczących się środkach masowego przekazu w Stanach Zjednoczonych tego, na co zwrócił uwagę opinii światowej przedstawiciel zachodnioniemieckich linii lotniczych. Otóż w swym wywiadzie dla Reutera oświadczył on: „Koreański pilot musiał zdawać sobie sprawę z ryzyka, jakie podejmuje, i spodziewać się zestrzelenia. W historii lotnictwa jest to już trzeci podobny wypadek".

Oprócz opisanego w poprzednim rozdziale „incydentu" z samolotem libijskim drugi wydarzył się właśnie tym samym południowokoreańskim liniom lotniczym KAL, do których należał zestrzelony 1 września 1983 roku nad Moneron *Boeing 747*.

Ponieważ w swym napastliwym wystąpieniu telewizyjnym wygłoszonym 5 września 1983 roku prezydent Reagan również nawiązał do wypadku z 20 kwietnia 1978 roku, przypomnijmy i ten fakt. W relacji telewizyjnej Reagana skwitowano go w sposób następujący:

„Jeśli każdy samolot pasażerski... może być zwierzyną łowną dla sił lotniczych... nastanie koniec lotnictwa cywilnego w znanej nam do-

tąd postaci... Nie pierwszy to raz Związek Radziecki strzelał i trafił w cywilny samolot pasażerski, który przeleciał nad jego terytorium. W podobnym, tragicznym incydencie w roku 1978 Rosjanie także zestrzelili bezbronny cywilny samolot po zidentyfikowaniu go. Samolot ten został trafiony pociskiem rakietowym i dokonał awaryjnego lądowania. Kilka niewinnych osób straciło życie w wyniku tego ataku. Zginęły od odłamków po wybuchu radzieckiego pocisku. Czy jest to praktyka stosowana przez inne kraje na świecie? Odpowiedź brzmi — nie".

Być może, gdyby przypomniano Reaganowi o incydencie nad Synajem, spuściłby nieco z fałszywego tonu. Amerykański mąż opatrzności nie zadał sobie również trudu, aby przypomnieć telewidzom, w jakich to konkretnych okolicznościach doszło w kwietniu 1978 roku do wypadku z samolotem KAL.

Otóż w rejonie miasta Kieml, w Karelskiej ASRR, został zmuszony do lądowania na tafli zamarzniętego jeziora południowokoreański samolot pasażerski *Boeing 707*, mający 110 osób na pokładzie. Wtargnął on w radziecką przestrzeń powietrzną dokładnie w miejscu, w którym znajdowała się baza lotnicza ze stacjonującymi samolotami *Su-15*. Po wyraźnym zlekceważeniu sygnałów ostrzegawczych, po zignorowaniu wezwania do przymusowego lądowania, został on ostrzelany z broni pokładowej przez radzieckie myśliwce przechwytujące. Tylko wówczas południowokoreański pilot — w krytycznym, co prawda, momencie — zorientował się, że to nie przelewki. Udało mu się szczęśliwie wylądować. Jedynie dwie osoby zginęły od eksplozji pocisków. Takie były fakty, z których Reagan chciał stworzyć mit o rzekomo nagminnym praktykowaniu powietrznego piractwa, czy też rozboju, przez Kraj Rad.

Nie fakty jednak interesowały Reagana, gdy wykorzystując swe umiejętności aktorskie przemawiał do telewidzów. Jego wystąpienie składało się z 3 tysięcy słów, z których większość to kłamstwa i inwektywy. Zresztą i sam mówca nie krył swych intencji. Miał przecież do rozegrania nie byle jaką partię w tak ważnym dla niego okresie.

— Zjawiam się przed wami dziś wieczorem z powodu masakry w samolocie koreańskich linii lotniczych — zaczął z oburzeniem w głosie — z powodu ataku Związku Radzieckiego wymierzonego przeciwko dwustu sześćdziesięciu dziewięciu niewinnym mężczyznom, kobietom i dzieciom na pokładzie nieuzbrojonego pasażerskiego samolotu koreańskiego. Ta zbrodnia przeciwko ludzkości nie może nigdy zostać zapomniana, ani tu, ani gdziekolwiek na świecie... — histeryzował przed kamerami były aktor.

Gdy już uznał, że odpowiednio nastroił widzów, zaczął swój właściwy wywód, choć jeszcze nieco zakamuflowany:

— Ten atak nie był wymierzony jedynie przeciwko nam lub Republice Korei. Był to atak przeciwko światu i moralnym zasadom kierującym stosunkami międzyludzkimi na całym świecie...

Często i gęsto w tej telewizyjnej filipice Reagana padały wielce obraźliwe słowa pod adresem Związku Radzieckiego, a wraz z nimi kolejne pogróżki odzwierciedlające prawdziwy tok prezydenckiego myślenia:

— Powiadomiliśmy Rosjan, że nie wznowimy naszego dwustronnego porozumienia o współpracy w dziedzinie transportu... Przyłączymy się do innych krajów w naleganiu na międzynarodową organizację lotnictwa cywilnego o zbadanie tej zbrodni... Zwracam się do Kongresu o uchwalenie wspólnej rezolucji potępiającej tę radziecką zbrodnię... Poinformowaliśmy Rosjan, że zawieszamy rokowania dotyczące kilku dwustronnych porozumień przez nas rozpatrywanych... Zamierzamy działać wraz z trzynastoma krajami, których obywatele znajdowali się na pokładzie koreańskiego samolotu, na rzecz uzyskania odszkodowań — eskalował pogróżki Ronald Reagan.

Jednak dopiero w dalszej części wystąpienia odkrył prawdziwe karty:

— W dziedzinie gospodarczej podwoimy nasze wysiłki, aby wraz z sojusznikami położyć kres dopływowi towarów strategicznych do Związku Radzieckiego... Gdy Kongres wznowi obrady, będzie miał do rozpatrzenia kluczowe kwestie dotyczące obronności... Zachęcałbym członków tej wybitnej instytucji do długiego i dokładnego zastanowienia się nad radziecką agresją, gdy rozważać będą sprawę bezpieczeństwa, nie tylko naszego narodu, ale wszystkich narodów, które wierzą w wolność.

Przechodząc do następnej kwestii dał Reagan całkowity upust swej hipokryzji, z którą tak często w okresie dotychczasowej kadencji obnosił się przed kamerami i mikrofonami:

— Mówiłem już wam o rokowaniach, które zawiesiliśmy z powodu masakry w samolocie koreańskich linii lotniczych, jednak nie możemy zrezygnować z naszych wysiłków na rzecz zredukowania arsenałów niszczycielskich broni zagrażających światu... Jesteśmy bardziej niż kiedykolwiek skłonni zredukować, a jeśli to możliwe, wyeliminować tę groźbę wiszącą nad ludzkością...

By przekonać i tych, którzy przestali już wierzyć prezydentowi, Reagan zabawił się w prezentera i odtworzył z uprzednio spreparowanej — co wyszło później na jaw — taśmy rozmowy radzieckich pilotów wojskowych z ośrodkami kontroli lotów i naprowadzania.

Wszystko to działo się wieczorem 5 września 1983 roku, a więc wówczas, gdy wokół sprawy nagromadziły się dziesiątki hipotez. Jednak Reagan przedstawił sprawę tak, jak gdyby miał monopol na prawdę lub jakby nie obchodziła go ona wcale.

Prezydent Stanów Zjednoczonych wykoncypował sobie, że nagle wpadła mu w ręce atutowa karta, dzięki której pomyślnie rozegra swoje partie. Przede wszystkim chodziło mu o odzyskanie utraconych pozycji w Ameryce Środkowej i na Bliskim Wschodzie. Incydent z samolotem KAL sprawił, że z czołówek amerykańskiej prasy zeszły tak bardzo kłopotliwe dla Reagana oskarżenia o awanturniczą i zgubną politykę zagraniczną Stanów Zjednoczonych, jaką forsował ostatnio. Postanowił zatem wykorzystać to zrządzenie okrutnego losu i nie tylko odsunąć na dalszy plan ową krytykę, ale podbudować swoje wątpliwe racje i argumenty tej polityce towarzyszące. Uznał też, iż powinien skorzystać z okazji i odświeżyć swoją antyradziecką retorykę, wzmóc antykomunistyczne ataki oraz śmielej wkroczyć na nowy — kontrowersyjny w społeczeństwie amerykańskim — odcinek intensywnych zbrojeń i konfrontacji.

Wspomniane przemówienie utwierdziło światową opinię publiczną, że wówczas, w kalifornijskim rancho, Reagan zapowiedział zmasowany atak na pozycje Związku Radzieckiego i jego sojuszników. Incydent z samolotem był w tym scenariuszu jedynie pretekstem, lecz jakże wymarzonym przez amerykańskiego prezydenta. Nietrudno wyobrazić sobie, jak bardzo musiały chwycić za serce amerykańską publiczność oracje w stylu: „Żadna zbrodnia popełniona na ludzkości przez przywódców ZSRR nie usprawiedliwia zerwania rokowań rozbrojeniowych, nie usprawiedliwia zaniechania wysiłków pokojowych".

Jednocześnie eksperci od „kupowania i urabiania" opinii publicznej w Stanach Zjednoczonych wyjaśnili masom dobitnie: „patrzcie, jakiego macie wspaniałomyślnego prezydenta". A Reaganowi o nic więcej nie chodziło.

Komentując telewizyjne wystąpienie Reagana, polski korespondent PAP, Jerzy Górski, napisał:

„Tak więc prezydent powiedział wreszcie, co mu chodziło. Powiedział, że ma nadzieję, iż zarówno społeczeństwo amerykańskie, jak i niektórzy członkowie Kongresu zrozumieli wreszcie »naturę systemu radzieckiego i uwolnili się od złudzeń«. Dał również do zrozumienia, iż Kongres wreszcie zaaprobuje jego koncepcję i filozofię bezpieczeństwa Stanów Zjednoczonych, a więc jego program zbrojeń".

Z oceny polskiego korespondenta wynika, że „Reagan zachłysnął się okazją, jaka mu się nadarzyła, zachłysnął się do tego stopnia, że już w pierwszym oświadczeniu w Kalifornii wytoczył przeciwko ZSRR działa najcięższego kalibru. Język tego oświadczenia zawierał sformułowania pod adresem Związku Radzieckiego tak dosadne i o tak wielkim zabarwieniu emocjonalnym, że wszystkie następne jego wystąpienia oznaczały już tylko powtórzenie znanych epitetów i oskarżeń".

Nie będziemy zatem przytaczali na łamach tej publikacji dalszych napastliwych wystąpień Reagana, a skoncentrujemy się jedynie na naciskach wywieranych przez jego ekipę rządową i dyplomację, pamiętając, że wypadek KAL 007 stał się dla prezydenta USA nieoczekiwanym darem losu.

NA FALI UNIESIENIA

W jednym z poprzednich rozdziałów opisaliśmy historię pasażerskiego samolotu libijskiego, który w 1973 roku zestrzelony został przez izraelskie myśliwce. Prasa światowa przypomniała o tym wydarzeniu, a przede wszystkim o jego reperkusjach, gdy prezydent Ronald Reagan zaczął podżegać świat do generalnego bojkotu ZSRR, a nowojorska Komisja do Spraw

Stosunków Amerykańsko-Arabskich przesłała nawet do prezydenta USA depeszę, w której apelowała o niepodejmowanie większych sankcji przeciwko Związkowi Radzieckiemu od tych, jakie zastosowała w 1973 roku po zestrzeleniu przez Izrael wspomnianego samolotu libijskiego. Przewodniczący komisji Mohammed Mehdi oskarżył wprost amerykańskich polityków o hipokryzję. „Amerykanie nie podjęli żadnych akcji przeciwko Izraelowi — stwierdził — i dlatego też nie powinni stosować sankcji przeciwko ZSRR".

Jednak w Waszyngtonie nie zamierzano kierować się rozsądkiem. Skonstatowano, że nadarzyła się okazja do zbicia politycznego kapitału na tej tragedii, więc podsycano ciągle antyradzieckie nastroje. Już następnego dnia po incydencie nad Sachalinem w Stanach Zjednoczonych obmyślono wielki bojkot radzieckich linii lotniczych Aerofłot i zerwano komunikację lotniczą ze Związkiem Radzieckim. Za amerykańskim przykładem poszły antyradzieckie ugrupowania w innych krajach zachodnich. I tak już 2 września pracownicy lotniska Gatwick pod Londynem odmówili obsługi radzieckich samolotów pasażerskich.

Gdy mowa o Wielkiej Brytanii, należy przypomnieć pewien bardzo wymowny incydent, jaki miał miejsce na londyńskim lotnisku Heathrow.

Otóż na poniedziałek 3 października 1983 roku zapowiedziano oficjalne zakończenie prowadzonego przez zachodnie linie lotnicze bojkotu połączeń z Moskwą i jednocześnie bojkotu radzieckich linii lotniczych. Tego też dnia na londyńskim lotnisku wylądował pasażerski samolot Aerofłotu z Moskwy. Został on przyjęty zgodnie z obowiązującą procedurą przez wieżę kontrolną lotniska i uzyskał zgodę na lądowanie. Nikt jednak nie raczył powiadomić radzieckiej załogi, że na lotnisku czeka ją... pułapka. Kiedy maszyna znalazła się na ziemi, poinformowano jej kapitana, że wśród brytyjskiego personelu technicznego nie ma chętnych, którzy podjęliby się zatankowania samolotu, a poza tym wyjaśniono, że służby kontrolne lotniska nie zamierzają odprawić tego samolotu ani też zezwolić na jego start. Odmówiono też obsługi pasażerów, którzy przybyli do Londynu.

Sytuacja, którą można określić jedynie mianem piractwa, przedłużała się. Aż 22 godziny trwały pertraktacje londyńskich przedstawicieli Aerofłotu oraz załogi samolotu z miejscowymi władzami i służbami ruchu lotniczego, jednak porozumienia nie osiągnięto. Wreszcie kapitan radzieckiego samolotu podjął niezwykle odważną, lecz i ryzykowną decyzję: startować. Bez pasażerów, obliczywszy uprzednio możliwość przelotu na resztkach paliwa — jako że zbiorniki były prawie puste — bez zezwolenia wieży kontrolnej i bez pomocy obsługi naziemnej, na własną odpowiedzialność, załoga radzieckiego samolotu wykonała bardzo ryzykowny manewr startu. Jeżeli dodamy do tego, że brytyjscy dżentelmeni nie raczyli nawet udostępnić danych z radarowych urządzeń na drodze startowej ani w obszarze strefy lotniska, możemy tylko podziwiać stanowczość i kunszt pilotażu radzieckich pilotów, którzy spokojnie dolecieli do Berlina.

Wprawdzie tego typu epizodów nie zanotowano już więcej, jednak zdarzały się inne, równie wymowne. Na przykład 19 września na terenie biura Aerofłotu w stolicy Malezji, Kuala Lumpur, podłożono ogień. Wszystkie urządzenia należące do przedstawicielstwa spłonęły. Malezyjscy dokerzy jeszcze dalej posunęli się w swojej politycznej głupocie i zaślepieniu — odmówili obsługi radzieckich statków. Do nieprzyjemnego zgrzytu doszło też w Kanadzie, gdzie odwołano występy radzieckiego cyrku.

Nie oparła się również propagandowej presji Stanów Zjednoczonych Międzynarodowa Federacja Pilotów Lotnictwa Cywilnego (IFALPA), która podjęła decyzję o sześćdziesięciodniowym bojkocie połączeń z radzieckimi miastami. Skutki tej decyzji okazały się wkrótce fatalne nie, jak sądzono, dla Związku Radzieckiego, lecz dla pomysłodawców i organizatorów tej akcji.

Jak poinformowała UPI, z dniem 12 września z 17 linii utrzymujących połączenia z Moskwą i należących do IFALPA 14 przerwało loty, ale już 30 września prezydent IFALPY, Robert Tweedy, doniósł o przerwaniu bojkotu. Wprawdzie dodał, że „sankcje miały bardzo poważne skutki i przyczyniły się do całkowitego niemal przerwania połączeń lotniczych z Moskwą", ale naczelny redaktor „Prawdy", Wiktor Afanasjew, przypomniał Tweedowi i jego protektorom politycznym, że każdy kij ma dwa końce: „Nie ulega wątpliwości, iż Aerofłot poniósł straty, lecz zachodnie linie lotnicze także straciły miliony dolarów".

Już 3 października 1983 roku większość zachodnich linii lotniczych zrozumiała bezsens tego politycznego przedsięwzięcia i przystąpiła do przywracania połączeń z Krajem Rad. Bojkot Aerofłotu, do którego osobiście nawoływał Reagan, wydając jednocześnie nakaz zamknięcia jego biur w Nowym Jorku, trwał niespełna dwa tygodnie i zakończył się politycznym fiaskiem, niedoborami w kasie oraz gorzkim posmakiem międzynarodowego skandalu.

Jednocześnie w tym miejscu należy dodać, że w ciągu tych dwóch tygodni lotnictwo pasażerskie krajów wspólnoty socjalistycznej przejęło na siebie obowiązki przewoźników, a zatem Moskwa — wbrew intencjom Reagana — nie została odcięta od świata.

Podobnie jak w większości katastrof lotniczych, tak i w tym przypadku specjalne komisje przystąpiły do szczegółowego badania zapisu taśm magnetofonowych z naziemnych punktów kontroli obszaru powietrznego oraz tras lotniczych, aby na podstawie zarejestrowanych rozmów odtworzyć wymianę korespondencji między KAL 007 a Air Route Traffic Control Center w Anchorage, Anchorage Flight Service Station oraz Tokyo Air Route Traffic Control Center.

I wówczas okazało się, że wkrótce po starcie załoga *Boeinga 747* przestała utrzymywać regularną łączność z centrum kontroli i służbą ruchu lotniczego w Anchorage. Ostatnie meldunki o położeniu maszyny napływały do centrum nie bezpośrednio z jej pokładu, lecz za pośrednictwem innych samolotów rejsowych.

— Nie jest rzeczą niezwykłą, że któryś z samolotów przekazuje swoje meldunki za pośrednictwem innej maszyny — oświadczył przedstawiciel FAA (The Federal Aviation Administration) z centrum kontroli lotów w Anchorage. — Rzecz ta sama w sobie nie stanowi jeszcze powodu do wszczynania alarmu — dodał.

Być może takie wyjaśnienie przedstawiciela Federalnego Zarządu Lotnictwa satysfakcjonu-

je w pełni jego przełożonych, ale wydaje się, że każdy pilot, a tym bardziej pasażer, miałby w takim przypadku sporo wątpliwości. Tym bardziej że jeśli chodzi o lot KAL 007, to zbyt wiele pojawiło się przesłanek, które powinny zmusić amerykańskich i japońskich kontrolerów powietrznych tras i ruchu lotniczego do bardziej logicznego i przede wszystkim analitycznego myślenia.

Ale wróćmy do owych kłopotów z łącznością radiową. Starszy kontroler z lotniska w Anchorage oświadczył, że załoga koreańskiego *Boeinga*, która przyprowadziła go z lotniska im. Johna F. Kennedy'ego w Nowym Jorku, zgłaszała „drobne zakłócenia" w pracy radiostacji pokładowej.

— Sądzę, że te drobne usterki zostały usunięte, zanim samolot wystartował do dalszej drogi, do Seulu — stwierdził on z mogącą budzić zdziwienie beztroską.

Jednak wszelkie wątpliwości na ten temat rozwiało oświadczenie przedstawiciela KAL w Anchorage, zamieszczone w miejscowej gazecie „Anchorage Daily News". Wynika z niego jednoznacznie, że południowokoreański *Boeing* wyleciał do Seulu ze sprawnymi urządzeniami pokładowymi, o czym świadczy dokument podpisany przez mechanika służby naziemnej i kapitana samolotu, Czon Byong Ina. Również gazeta „Philadelphia Inquirer" zdyskredytowała rozpowszechnianą przez niektóre koła USA wersję, jakoby z „powodu niesprawności pokładowego systemu elektrycznego samolot został pozbawiony łączności radiowej". Redaktorzy tej gazety przypomnieli, że koreański pilot nie odpowiadał na wezwania radiowe kontroli i samolotów przechwytujących, lecz w tym samym czasie prowadził z kontrolą w Tokio rozmowę na temat zmiany wysokości lotu.

Prześledźmy zatem, co działo się w eterze od momentu startu z Anchorage do ostatnich strzępków radiowej korespondencji przesłanej przez Czon Byong Ina do służby kierowania ruchem lotniczym w Tokio.

Jako pierwszy zakłócenia w łączności radiowej zauważył kontroler lotów z Anchorage, gdyż załoga *Boeinga*, mająca obowiązek poinformować o swojej pozycji po minięciu linii brzegowej Alaski, nie zgłosiła się. Minęło 30 minut od startu i w eterze panowała cisza. Wówczas operator trzykrotnie, w odstępach piętnastosekundowych, poczynając od godziny 2.32:21 (GMT) usiłował nawiązać łączność z załogą KAL 007. Próby te nie dały jednak rezultatu.

Po 86 sekundach odbiorniki w Anchorage zarejestrowały „niezrozumiałe" sygnały radiowe z „nie ustalonego źródła" — jak określono

je w raporcie FAA z przesłuchań taśm magnetofonowych. O godzinie 2.33:52 GMT operator ponowił wywołanie:

— Korean Air zero, zero, siedem. Anchorage Centrum, jak mnie słyszysz?

Minęło 26 sekund i w głośniku zachrypiało:

— W porządku, zaczekaj chwilę. Zawołaj, proszę, jeszcze raz.

Przesłuchujący taśmy orzekli, że był to prawdopodobnie urywek korespondencji z KAL 007. Lecz czy słowa te skierowane były do centrum kontroli lotów w Anchorage, nie wiadomo.

W tej sytuacji postanowiono poprosić o pomoc załogę samolotu KAL 015, który wystartował z Anchorage 10 minut po KAL 007 i leciał do Seulu po tej samej trasie. O godzinie 2.35:02 jego załoga przekazała meldunek od kapitana Czon Byong Ina. Wynikało z niego, że KAL 007 minął punkt kontrolny Nabie i kieruje się do punktu Neeva, który spodziewa się osiągnąć po godzinie i czternastu minutach lotu.

Z przekazanego komunikatu nie wynikało nic, co mogłoby sugerować jakiekolwiek niedomagania systemów pokładowych lub inne zakłócenia lotu. Wniosek taki jest logiczny, jako że wkrótce potem załodze kapitana Czon Byong Ina udało się nawiązać kontakt radiowy na UKF ze stacją kontroli lotów w Anchorage.

KAL 007 potwierdził swą pozycję nad Nabie, który osiągnął o godz. 2.44:20, i zapowiedział domniemane przybycie do punktu kontrolnego Neeva. Załoga 007 poprosiła operatora stacji w Anchorage o przekazanie ich pozycji do centrum kontroli lotów.

O godz. 4.46 GMT podążający tuż za pilotowaną przez Czon Byong Ina maszyną *Boeing* z Los Angeles przekazał do centrum kontroli lotów w Anchorage, że KAL 007 podał meldunek, iż minął Neeva i skierował się do następnego punktu kontrolnego Nippi. Ten punkt, znad którego samoloty mają obowiązek meldować stacjom naziemnym swoje położenie, znajduje się już na granicy obszaru powietrznego kontrolowanego drogą radiową przez Anchorage. Od tego miejsca kontrolę nad przebiegiem dalszego odcinka trasy sprawuje centrum kontroli lotów w Tokio.

— Korean Air, zero, jeden, pięć, zrozumiałem, że jest to pozycja przekazana przez zero, zero, siedem. Podaj KAL zero, zero, siedem, by na UKF zameldowali się do Nippi. — Tak brzmiał ostatni fragment rozmowy kontrolera z Anchorage na temat samolotu KAL 007 zarejestrowany o godz. 4.01:20 w tamtejszym centrum kontroli lotów. W cztery minuty później w tym samym centrum odebrano meldunek od załogi samolotu amerykańskich linii United Airlines. Pilot prowadzący maszynę z

Hongkongu do Seattle komunikował, że przed chwilą jego kurs, oznaczony w tabeli lotów UA 18, przeciął kurs KAL 007. Podał też jego pozycję.

Od tego momentu ani w Anchorage, ani też w Tokio nie orientowano się, co dzieje się dalej z *Boeingiem 747* KAL 007, bowiem utracił on łączność z lotniskiem, z którego wystartował, a nie zdążył jej jeszcze nawiązać z centrum w Tokio. Nie było też możliwości prowadzenia samolotu przez stacje radiolokacyjne, jako że radar w Anchorage ma maksymalny zasięg w granicach 165 mil. Oznacza to, że przez ponad 4 godziny lotu kontrola naziemna była zdana jedynie na meldunki radiowe załogi, na podstawie których ustalano położenie samolotu — na trasie od Anchorage do Seulu znajduje się osiem punktów kontrolnych: Bethel, Nabie, Nukks, Neeva, Ninno, Nippi, Nytim i Nokka.

— Dotychczas taka praktyka w zupełności wystarczała — oświadczył dziennikarzom przedstawiciel FAA, ale po chwili dodał: — Z zapisu rozmów na taśmach magnetofonowych nie można ustalić, w którym momencie *Boeing* zboczył z zaplanowanego kursu.

To oświadczenie przedstawiciela FAA — być może prawdziwe w odniesieniu do cywilnych służb lotniczych — przedstawia dramat *Boeinga 747* Koreańskich Linii Lotniczych w zgoła krzywym zwierciadle. Ale amerykańskie i japońskie służby specjalne znają prawdziwą wersję wydarzeń. Londyński „Sunday Times" przytoczył informacje uzyskane od funkcjonariuszy japońskiego wywiadu wojskowego, z których wynika, że przez cały czas śledzili oni trasę lotu KAL 007.

— Wywiad nasz nie miał możliwości przekazania swych informacji cywilnym władzom lotniczym — oświadczył jeden z rozmówców.

W tym miejscu wypada jedynie ponowić pytanie: nie miał możliwości, nie mógł, czy też nie chciał?

Wprawdzie wiele zachodnich środków masowego przekazu upierało się przy wersji mówiącej, że na pokładzie samolotu rzeczywiście doszło do uszkodzenia systemu łączności, jednak eksperci uznali ją za „wielce nieprawdopodobną". *Boeing 747* — jak już wspominaliśmy — jest tak wyposażony, że tego typu wypadek jest prawie niemożliwy. Jeśli chodzi o tę kwestię, to istnieje wiele nieścisłości w enuncjacjach przedstawicieli oficjalnych władz japońskich. Okazuje się, że wbrew ich pierwotnym twierdzeniom załoga samolotu czterokrotnie kontaktowała się z japońskimi stacjami kontroli lotów. Właśnie na ten udokumentowany fakt zwraca uwagę londyński „Sunday Times". Na podstawie danych, które uzyskano od nie wymienionego z nazwiska przedstawiciela wywiadu japońskiego, gazeta stwierdza, że samolot

zaczął zbaczać z kursu w dwie godziny po wylocie z Alaski, a nie — jak utrzymują niektórzy — już od jej wybrzeża. Brytyjscy dziennikarze utrzymują również, że w obszar powietrzny Związku Radzieckiego KAL 007 wszedł po 4 godzinach lotu i, co ciekawsze, przez cały czas przekazywał dane niezgodne z faktycznym położeniem.

Z artykułu zamieszczonego w „Sunday Times" wynika, że załoga samolotu o godzinie 17.07 GMT informowała punkt kontrolny w Sapporo, iż znajduje się nad Nippi, podczas gdy w rzeczywistości KAL 007 znajdował się o wiele dalej na zachód, nad Kamczatką. Dokładnie w tym samym czasie, gdy pilot radzieckiego samolotu przechwytującego informował punkt naprowadzania o kontakcie z niezidentyfikowanym samolotem, KAL prosił znad punktu Nokka o rutynowe zezwolenie na zwiększenie wysokości lotu z 10 058 na 10 668 m. Zdaniem przedstawiciela japońskiego wywiadu, nic nie wskazywało wówczas na jakiekolwiek kłopoty z utrzymaniem łączności radiowej przez *Boeinga 747*. Londyńska gazeta twierdzi również, że japońskie służby naziemne zostały poinformowane przez załogę, iż samolot znajduje się o 644 km na południe od bazy Korsakow i właśnie skończył manewr zwiększania wysokości.

I w tym momencie dziennikarze londyńskiego „Sunday Times" zwracają uwagę na bardzo istotny szczegół. Otóż mimo komend dotyczących manewru zmiany wysokości lotu i potwierdzenia wykonania go przez załogę, w rzeczywistości nie wykonała ona zmiany profilu lotu. Z faktu tego można wnioskować, że pilot orientował się w realiach nawigacyjnych, a dane, które przekazywał na ziemię, były rozmyślnie fałszowane. Trudno bowiem do „sensacji" z radiem dopisać „cuda" z wysokościomierzami, których na pokładzie *Boeinga 747* jest co najmniej kilka. Ten sam „Sunday Times" próbuje uzasadnić działania załogi wspomnianą już uprzednio chęcią zaoszczędzenia paliwa poprzez „skrócenie drogi przez przecięcie Kamczatki". Jednak rozważając i taką ewentualność, napomknęliśmy już, że tego rodzaju praktyki znane były radzieckim służbom kontroli obszaru powietrznego i, jak dotychczas, nie stały się przyczyną jakichkolwiek incydentów. Widocznie w tym wypadku o przebiegu wydarzeń musiały zadecydować bardziej zasadnicze względy aniżeli te, którymi zachodnie środki masowego przekazu, a przede wszystkim politycy i wojskowi, usiłują zasugerować światową opinię publiczną.

Natomiast już do całkiem naiwnych należy stwierdzenie przedstawicieli japońskiego ministerstwa spraw zagranicznych. Jego szef, prezentując publicznie zapis rozmów między

KAL 007 i międzynarodową kontrolą lotów w Tokio-Narita, oznajmił beztrosko:

„Narita oczekiwała spokojnie na rutynowy meldunek o osiągnięciu przez KAL 007 punktu kontrolnego Nokka (168 mil na południowy wschód od Kushiro). Meldunek miał nadejść o 3.27 czasu lokalnego. Gdy przez minutę nie nadchodził, pomyślano, że wyjąwszy chwilowe zakłócenia łączności nic specjalnego nie dzieje się z KAL 007 znajdującym się w pobliżu Nokka".

Jeszcze bardziej beztroską postawę wykazali operatorzy japońskiej stacji radarowej na Wakkanai:

„Widzieliśmy na ekranach radarowych przesuwający się obiekt oraz utrwaliliśmy na taśmie zapis rozmowy z kontrolerami. Przelatywał on wówczas kursem południowo-zachodnim nad Sachalinem, w przybliżeniu 100 mil na północ od Wakkanai. Ale skąd mogliśmy wiedzieć, że był to samolot Koreańskich Linii Lotniczych, lot 007?"

Na radarach japońskich sił samoobrony obserwowano lot KAL 007 przez 17 minut (od 3.12 do 3.29), mając jednocześnie podsłuch jego rozmowy z kontrolerami cywilnymi.

— Wiemy tylko tyle — powiedział dziennikarzom przedstawiciel japońskiego MSZ.

Trzeba być jednak kompletnym laikiem lub po prostu hipokrytą, by tę enuncjację przyjąć

za dobrą monetę. Istnieje jednak wiele przesłanek, wskazujących na to, że w grę wchodziła właśnie bardzo „dobra" moneta, która pozamykała usta i odebrała wyobraźnię sporemu gronu oficjeli wypowiadających się w USA, Japonii oraz w zachodniej Europie na temat tragedii KAL 007.

Nie jest ambicją niniejszego opracowania rozstrzyganie, która z poszczególnych wersji możliwych wydarzeń jest najbardziej wiarygodna, a jedynie przedstawienie układających się w logiczną całość przesłanek, wskazujących na to, że nie był to zwykły przypadek wypływający z nawigacyjnego błędu.

Istnieje jednak pytanie, na które nie uzyskano odpowiedzi. Co oznaczać miała następująca korespondencja radiowa przekazana z pokładu KAL 007, a skierowana nie wiedzieć do kogo: „Przelecieliśmy pomyślnie nad południową częścią Kamczatki. Samolot utrzymuje prawidłowy kurs".

Ten meldunek wysłał Czon Byong In już wtedy, gdy nie odpowiadał na wołania operatora z Tokio-Narita. Czyżby tu tkwił klucz do tragicznej zagadki?

Taką wątpliwością podzieliła się ze swymi widzami amerykańska sieć telewizyjna na wyspie Guam. Taką też radiową informację z pokładu KAL 007 zarejestrowały magnetofony na lotnisku w Tokio.

Wydawać by się mogło, że przytoczone uprzednio fragmenty i ocena wystąpienia prezydenta Stanów Zjednoczonych całkowicie oddają atmosferę propagandowej histerii antysowietyzmu i antykomunizmu amerykańskiego. Okazuje się jednak, że w kołach tamtejszego establishmentu ujawniło się zrazu sporo niezadowolenia, a nawet poważnych pretensji pod adresem Reagana, który, zdaniem kół prawicowych, okazał się zbyt... liberalny.

— Reagan przepuścił wielką okazję do okazania zdecydowanego przywództwa — oświadczył dyrektor Komitetu na rzecz Przetrwania Wolnego Kongresu, Paul Weyrich, który należy do tej samej szkoły myślenia co William Clark, Richard Burt i Caspar Weinberger. Oni i im podobni uważali, że wypadek, do którego doszło nad Sachalinem, daje Reaganowi niepowtarzalną szansę utrzymania kursu intensywnych zbrojeń i konfrontacji z ZSRR, a także zdecydowanie zwiększa jego możliwości wyborcze w 1984 roku.

Nieco mniej wojownicza grupa, reprezentowana przez Howarda Bakera i George'a Shultza, zajęła odmienne stanowisko w tej sprawie. Ich zdaniem, amerykańskie społeczeństwo jest już dostatecznie przerażone tym, co wyczynia na międzynarodowej arenie obecny prezydent,

aby dalsza eskalacja napięcia mogła się dobrze dla niego skończyć. Ponadto ludzie ci obawiali się, że Reagan wykorzysta ów incydent i zniszczy wszystko, co pozostało z dawnej struktury stosunków radziecko-amerykańskich. Taki obrót sprawy nie wróżyłby mu również popularności w czasie wyborów.

By zrozumieć polaryzację poglądów, jaka dokonała się w kołach politycznych USA po incydencie z KAL 007, należy wyjaśnić, że prezydent poddany był naciskowi obydwu tych grup, których przedstawiciele, reprezentując Stany Zjednoczone na forum międzynarodowym, i tam wywierali znaczący wpływ na urabianie poglądów i stanowisk.

George Bush tego samego dnia co i prezydent oświadczył, że interesuje go raczej moralna strona zagadnienia i zarzucił Związkowi Radzieckiemu „kłamstwo" oraz „brak troski o 269 ludzi z co najmniej 13 krajów, którzy stracili życie". Nieco dalej posunął się przywódca demokratów w senacie, Robert Byrd, określając wystąpienie Reagana jako „twarde w tonie, lecz powściągliwe w działaniu". Przy okazji Byrd upomniał się o zawieszenie — przynajmniej czasowo — amerykańsko-radzieckiego porozumienia zbożowego.

Zrozumiałą powściągliwość musiał zachować ubiegający się z ramienia demokratów o prezydencki fotel — Garry Hart, określił więc po-

sunięcia Reagana mianem „właściwej odpowiedzi". Natomiast komentator UPI, Jim Anderson, stwierdził, iż „nie są to posunięcia, które mogłyby rzucić na kolana wielkie mocarstwo", ale natychmiast uspokoił rozgorączkowanych Amerykanów, że „posunięcia, które mogłyby ukarać Rosjan, dotknęłyby również amerykańskich farmerów i robotników".

Taka logika rozumowania — zresztą całkiem poprawnego — skłoniła wielu poważnych komentatorów i polityków w USA do wyciągnięcia nader ciekawych wniosków. Dostrzegli oni dużą dysproporcję między antyradziecką retoryką prezydenta a tym, co zalecił on do realizacji w sferze stosunków między Stanami Zjednoczonymi a Związkiem Radzieckim. Z tej rozbieżności wnioskowali, że Reagan w swej „powściągliwości czynów" kierował się nie tylko taktyką, ale również obawą, że skutki jego histerycznych poczynań będą obosieczne.

Przy okazji prezentowania punktu widzenia znanych publicystów amerykańskich przytoczę jeden z ich wywodów, jakże wymowny w swej treści: „Obawy Reagana mogą być tym bardziej uzasadnione, że wiele faktów i poszlak wskazuje, iż cała ta historia z zestrzeleniem samolotu była zamierzoną prowokacją, której skutków nikt nie mógł przewidzieć, w tym również ludzie z administracji Reagana".

Przypomnijmy, że wypowiedzi takie pojawiły się w poważnej prasie amerykańskiej już tydzień po incydencie. Można było je spotkać na łamach tak poczytnych i renomowanych dzienników, jak „The New York Times", „The Washington Post", „The Wall Street Journal" czy „The Christian Science Monitor". Bardzo wyraźnie wyczuwało się w zamieszczanych tam artykułach, że publicyści nie chcą dzielić odpowiedzialności za oświadczenia administracji w tej niezbyt klarownej sprawie.

Po tym, siłą rzeczy bardzo pobieżnym, przedstawieniu panoramy poglądów na sprawę KAL 007 w Stanach Zjednoczonych należy przytoczyć obawy, jakie żywiono tam w związku z i tak już ryzykancką polityką eskalacji napięcia w stosunkach międzynarodowych, uprawianą permanentnie przez szefa waszyngtońskiej administracji.

Przede wszystkim oczekiwano na rezultat obrad na forum Rady Bezpieczeństwa ONZ, na rezultat, w którego zapowiedzi więcej było niezdrowej sensacji aniżeli dyplomatycznego rozsądku. Wcześniejsze oświadczenia, z których wynikało, że w trakcie posiedzenia Rady przedstawiciele USA i Japonii zaprezentują fragmenty rozmów pilotów radzieckich ze stacjami naziemnymi, budziły dreszczyk emocji, chociaż co bardziej trzeźwo patrzący na życie i politykę wiedzieli, że do dnia rozpoczęcia obrad Rady Bezpieczeństwa ONZ żadna z reprezento-

wanych na jej forum stron nie przedstawiła jakiegokolwiek projektu rezolucji.

Kolejnym ważnym miejscem, w którym spodziewano się reperkusji incydentu z południowokoreańskim *Boeingiem*, był Madryt, w którym trwały przygotowania do spotkania KBWE. Wytworzyła się bardzo niekorzystna sytuacja, i to w kulminacyjnym okresie rokowań. Wróżby nie były pomyślne, gdyż Reagan przestrzegł, że jeśli w Madrycie dojdzie do zapowiedzianego wcześniej na 8 września spotkania Schultza z radzieckim ministrem spraw zagranicznych Andriejem Gromyką, to sekretarz Stanu USA zajmie zdecydowane, bliżej nie określone przez prezydenta stanowisko.

Zatem sprawy na arenie międzynarodowej nie wyglądały najlepiej.

W tych dniach szczególnie niepokojąco wyglądała kwestia przyszłości rozmów rozbrojeniowych. Wszem i wobec było wiadomo, o co zabiegają w Genewie Stany Zjednoczone, prowadząc dialog ze Związkiem Radzieckim. Reagan i jego ekipa nie zamierzali rezygnować z rozpoczętego już kursu na nuklearne dozbrajanie Europy, ale grupa amerykańskich negocjatorów ciągle szukała pretekstu, który pozwoliłby jej wskazać na Związek Radziecki jako na tę stronę, która przyczyniła się do fiaska genewskich rozmów. I oto znalazł się ten pretekst.

Reagan doskonale zdawał sobie sprawę, że nie może pozwolić na to, aby jemu przypisano winę za zerwanie rozmów, gdyż znacznie zmalałyby jego akcje wyborcze. Znał swych rodaków i wiedział, że nie darzą sympatią przywódców, którzy poddają się emocjom. Ale teraz, po incydencie nad Sachalinem, pojawiła się wspaniała możliwość. Teraz prezydent może wskazać palcem rzekomego „winnego". Wypowiedziane ze świętym oburzeniem słowa: „po tym, co zrobił Związek Radziecki, administracja waszyngtońska nie może zgodzić się na żaden kompromis", przeciętny Amerykanin odbierze jednoznacznie — to nie my zerwaliśmy te beznadziejne rozmowy — i pójdzie oddać wyborczy głos na zdecydowanego i rozważnego prezydenta, nie zdając sobie sprawy, że padł ofiarą propagandowych machinacji i zwykłego fałszu.

Zatem słusznie spodziewano się, że Reagan usztywni swą postawę w toku rozmów genewskich, a tym samym podbije swoje akcje w Kongresie i wśród potencjalnych wyborców.

O zwołanie natychmiastowej, otwartej sesji Rady Bezpieczeństwa ONZ Stany Zjednoczone wystąpiły wspólnie z Koreą Południową już nazajutrz po tragedii nad Sachalinem, czyli 2 września. Przewodniczącemu Rady, Noelowi Sinclairowi z Gujany, przekazano dokument, w którym przedstawiono incydent jako „po-

ważną groźbę dla bezpieczeństwa międzynarodowego lotnictwa" i jednocześnie przystąpiono do działań mających na celu narzucenie Radzie Bezpieczeństwa woli USA.

„Akcja ZSRR stanowi pogwałcenie podstawowych norm prawnych i przepisów międzynarodowego lotnictwa cywilnego... Akcja ZSRR musi zostać potępiona przez społeczność międzynarodową" — ferowano a priori w Waszyngtonie.

Jeszcze nie podano do wiadomości publicznej ani nie poinformowano członków rady, w jakich okolicznościach doszło do zdarzenia, a już osądzono i rzekomych „sprawców", i wszystko to, co od dawna jest przedmiotem antyradzieckiej i antykomunistycznej propagandy amerykańskiej. Nic więc dziwnego, że we wspomnianym dokumencie, wręczonym przewodniczącemu Rady, zawarto między innymi taką oto sentencję: „Rząd Stanów Zjednoczonych uważa, że to niczym nie sprowokowane użycie siły przez radzieckie władze wojskowe, niezgodne z przepisami międzynarodowych organizacji lotnictwa cywilnego i prawa międzynarodowego, musi zostać potępione".

W zachodnich środkach masowego przekazu niemal natychmiast zwrócono uwagę na niezwykłe rozmiary propagandowe, jakie przybrała w Waszyngtonie sprawa KAL 007. Podkreślono przy tym, że rozdmuchiwane na siłę emocje służyć mają integracji — zarówno w samych Stanach Zjednoczonych, jak i wśród ich zachodnich sojuszników — poważnych sił społecznych przeciwko Związkowi Radzieckiemu. Częścią tak ustalonej strategii ma być właśnie zwołanie nadzwyczajnej sesji Rady Bezpieczeństwa i temu też celowi ma służyć przedstawione wyżej oskarżenie, spreparowane przez ekipę Reagana.

Na potwierdzenie tych hipotez nie trzeba było długo czekać. Już 3 września odbyło się bardzo burzliwe posiedzenie Rady Bezpieczeństwa, podczas którego, tak jak się spodziewano, Związek Radziecki został oskarżony przez Stany Zjednoczone o zestrzelenie samolotu pasażerskiego. Lecz w tym pośpiechu i antyradzieckim zaślepieniu nie pomyśleli oskarżyciele o tym, że zbyt pochopnie odkryli swe rzeczywiste zamiary. W swym wystąpieniu bowiem przedstawiciel USA oświadczył, iż „akt zestrzelenia *Boeinga* jest równoznaczny z zanegowaniem przez ZSRR wszystkich inicjatyw pokojowych". Trudno o bardziej przejrzysty komentarz do sprawy aniżeli to krótkie pełne ekwilibrystyki oświadczenie Waszyngtonu.

Po chóralnym ataku sprzymierzeńców USA obrady postanowiono przerwać do wtorku, czyli do 7 września. W czasie tych kilku dni atakujący zastanawiali się, jakich użyć wybiegów, aby sprawie nadać jeszcze większy wydźwięk

propagandowy. Przebąkiwano o oddaniu jej do rozpatrzenia Międzynarodowemu Trybunałowi w Hadze, a przedstawiciel Kanady zażądał, by zajął się nią sam sekretarz generalny ONZ.

Tuż po pierwszym posiedzeniu Rady Bezpieczeństwa, jeszcze w sobotę 3 września, konferował Ronald Reagan z członkami Rady Bezpieczeństwa Narodowego, a następnie spotkał się z głównym negocjatorem amerykańskim w rokowaniach genewskich, Paulem Nitze. Zainteresowanie kół politycznych i opinii publicznej treścią tej ostatniej rozmowy było ogromne, jako że 6 września, zgodnie z wcześniej ustalonym terminarzem, miano w Genewie wznowić obrady. Za pośrednictwem radia Reagan „uspokoił" jednak pesymistów, okazując i tym razem swą „wielkoduszność". Stwierdził, że sprawa samolotu południowokoreańskiego nie wpłynie na tok rozmów.

Następnego dnia prezydent USA spotkał się z kongresmanami, by przedstawić im swój punkt widzenia na incydent i jego implikacje, a przede wszystkim po to, by upewnić się, czy może liczyć na ich poparcie i w jakim zakresie. Kongresmanom przedstawiono „okrojoną" taśmę z nagraną rozmową radzieckich pilotów ze stacją naziemną. Reagan zachowywał się przy tym tak, jakby chciał zasugerować, że Stany Zjednoczone mają niezbite dowody oczywistej winy Związku Radzieckiego.

Tak też przedstawił sprawę dziennikarzom rzecznik Białego Domu, Larry Speakes, zdając relację z tego spotkania. Jeszcze dalej poszły amerykańskie agencje prasowe, gdyż nie wnikając w sprawę poglądów poszczególnych kongresmanów na ten temat, podały, iż są oni jednomyślni w kwestii dotyczącej potrzeby podjęcia natychmiastowych i rozległych sankcji przeciwko ZSRR. Najdalej posunął się w swych „pacyfikatorskich" zapędach przewodniczący Izby Reprezentantów, Thomas O'Neill, oznajmiając, że „obecnie nie można mówić o konfrontacji USA—ZSRR, a konfrontacji Związek Radziecki — świat". Rzecz oczywista, że wszystkie te oświadczenia odpowiadały przede wszystkim na propagandowe zamówienie Białego Domu i były dyktowane nie rozsądkiem, lecz emocjami prawicujących i zdezorientowanych kongresmanów.

Paul Nitze, wybierając się do Genewy na siódmą rundę genewskich rokowań na temat redukcji broni eurostrategicznych, postanowił wstąpić po drodze do Bonn, gdzie zamierzał osobiście poinformować kanclerza RFN, Helmuta Kohla, o stanowisku prezydenta USA oraz planach delegacji amerykańskiej. Na lotnisku dziennikarze pytali go przede wszystkim o to, w jakiej mierze incydent z samolotem

i rozpętana przez USA kampania antyradziecka zaważą na przebiegu i ewentualnych wynikach rozmów.

— Mam nadzieję, że sprawa ta doprowadzi do wywarcia nacisku na Moskwę i ułatwi uzyskanie porozumienia w rokowaniach, ale nie mogę tego zagwarantować — stwierdził Paul Nitze.

Właściwie nie należało spodziewać się innej odpowiedzi, jako że znana już była amerykańskiemu społeczeństwu wypowiedź prezydenta, z której wynikało niezbicie, iż włączył on rozmowy genewskie do machiny propagandowej.

— Myślę, że pokój jest sprawą na tyle ważną, że powinniśmy kontynuować rokowania. Nie oznacza to jednak, że przestaliśmy być wzburzeni... — Tyle miał do powiedzenia Reagan o genewskiej taktyce USA. I tym razem ponownie odkrył swe prawdziwe karty.

Tymczasem w poniedziałek (5 września) oczekiwano w Waszyngtonie na ogłoszenie zapowiedzianych przez prezydenta sankcji przeciwko ZSRR. Zachodni obserwatorzy ocenili zgodnie, że o ile do tego dojdzie, będą to sankcje wyłącznie o znaczeniu spektakularnym. Reuter stwierdził przy tym, że nie będą one dotyczyły stosunków gospodarczych, choć wcześniej przypuszczano, że może dojść do zerwania wspomnianej już umowy zbożowej. W Waszyngtonie oznajmiono również, że nie dojdzie do odwołania spotkania Georgea Shultza z Andriejem Gromyką w Madrycie. Prasę poinformował o tym sam sekretarz stanu, Shultz, i rzecznik Białego Domu, Larry Speakes.

W tych dniach aktywność Stanów Zjednoczonych na arenie międzynarodowej gwałtownie rosła, lecz jej kierunek nie wróżył niczego dobrego. W Madrycie George Shultz zarzucił Gromyce „mijanie się z prawdą", a po spotkaniu z radzieckim ministrem spraw zagranicznych określił akcję ZSRR jako „brutalne morderstwo". Po takiej przygrywce stało się jasne, że Shultz wyprowadzi z tego niezbyt dyplomatycznego zwrotu praktyczne dla polityki USA i ich dalszych zamierzeń wnioski. Tak też uczynił, kiedy w swym wystąpieniu oświadczył, że „zaatakowanie południowokoreańskiego samolotu stanowiło jedynie kolejny akt pogwałcenia przez ZSRR porozumienia z Helsinek". I takiego obrotu sprawy należało się właściwie spodziewać. Jednak pod koniec oskarżycielskiego oraz niewybrednego w tonie i słowach wystąpienia Shultz zastosował taki sam wybieg jak jego prezydent. Zmienił tor swej dyplomacji i zaapelował do Związku Radzieckiego, by — w imię przeciwdziałania wybuchowi wojny — „wszczął on poważny dialog w wielu kwestiach". A w trakcie podróży powrotnej do Waszyngtonu, na pokładzie samolotu, przekonywał on towarzyszących mu dziennikarzy o

tym, że „to Moskwa nie pragnie kompromisu".

O nastrojach i nastawieniu amerykańskiej ekipy negocjatorów KBWE najdobitniej świadczy wypowiedź nie wymienionego z nazwiska dyplomaty towarzyszącego Shultzowi.

— Światowe protesty w związku z zestrzeleniem *Boeinga* mogą stanowić presję, pod którą Moskwa ugnie się i pójdzie na ustępstwa zarówno w kwestii rozbrojenia, jak i w innych sprawach. Rosjanie stracili inicjatywę i bardzo nie lubią znajdować się w defensywie — tłumaczył ów dyplomata grupie dziennikarzy w czasie lotu z Madrytu do Waszyngtonu, gdzie zadbano już o to, by wszystkim, którzy reprezentowali interesy Białego Domu, dostarczyć odpowiednio spreparowanych argumentów i wytworzyć odpowiedni do celów amerykańskiej ofensywy klimat.

Jednym z najważniejszych punktów, w którym w owym czasie koncentrowały się wysiłki amerykańskiej dyplomacji i propagandy, była sala obrad Rady Bezpieczeństwa ONZ. 7 września wznowiono debatę zwołaną na życzenie USA i Korei Południowej. Lecz tego dnia nie wszystko już przebiegało po myśli Stanów Zjednoczonych. Delegat Japonii, Muzuo Kuroda, musiał mocno wytężać swój intelekt, kiedy próbował odparować zarzut ZSRR, że Japończycy nie uczynili niczego, co pozwoliłoby ostrzec pilota KAL 007 przed niebezpieczeństwem. Kuroda tłumaczył, że radarowe urządzenia jego kraju kontrolują jedynie japońską przestrzeń powietrzną, a ich zasięg jest zbyt mały, by mogły stwierdzić, iż samolot znalazł się nad terytorium ZSRR. Takie rozumowanie i wypowiedź Japończyka uznać można jedynie za wybieg dyplomatyczny, bowiem — jak już wyjaśnialiśmy w poprzednich rozdziałach tej publikacji — Japończycy byli w stanie ostrzec załogę *Boeinga 747* przed niebezpieczeństwem i tylko z im wiadomych względów nie uczynili tego.

Na ten fakt zwrócił właśnie uwagę przedstawiciel Związku Radzieckiego, ambasador Oleg Trojanowski, pytając Muzuo Kurodę, dlaczego w takim razie ani USA, ani Japonia nie chcą opublikować pełnego zapisu rozmów pilota *Boeinga* z japońskimi stacjami naziemnymi (w tym miejscu należy wyjaśnić, że przedstawiciel Japonii odtworzył jedynie krótkie fragmenty dwóch rozmów Czon Byong Ina z wieżą kontrolną na lotnisku tokijskim Narita). Kuroda nadal podtrzymywał przyjętą wcześniej linię obrony, tłumacząc, iż „dopiero po dokładnym przeanalizowaniu całego lotu Japończycy dowiedzieli się o zajściu w powietrzu".

Jedynym — zresztą bardzo nikłym — sukcesem amerykańskiej dyplomacji, jakim zaowocowało to posiedzenie Rady Bezpieczeństwa, było uzyskanie przez Waszyngton, jak to okre-

ślono, „przychylności krajów Trzeciego Świata w kwestii incydentu z południowokoreańskim samolotem". Wnioskowano tak po wystąpieniu delegata Singapuru, który „podważył wiarygodność zapewnień strony radzieckiej". Nieco bardziej ostrożny był kolejny mówca, delegat Irlandii, gdyż zwrócił on jedynie uwagę, że „stanowisko ZSRR w tej kwestii może mieć poważne reperkusje międzynarodowe".

Teraz Stany Zjednoczone wraz ze swymi sojusznikami przystąpiły do opracowywania projektu rezolucji, jaką zamierzały przedstawić w czwartek lub piątek na forum Rady. Powszechnie przewidywano, że jej autorzy domagać się będą zdecydowanego potępienia faktu zestrzelenia samolotu, wypłacenia odszkodowań przez stronę radziecką, a także przeprowadzenia międzynarodowego śledztwa w sprawie incydentu. Gdyby — jak zakładano — ZSRR skorzystał z prawa weta, autorzy projektu prawdopodobnie będą chcieli zwrócić się do sekretarza generalnego o pilne zwołanie sesji Zgromadzenia Ogólnego w celu uchwalenia tej rezolucji.

Na wspomnianym posiedzeniu Rady Bezpieczeństwa wystąpili ambasadorzy Polski, Bułgarii i NRD, którzy zdecydowanie poparli stanowisko Związku Radzieckiego.

Niemały wpływ na kształtowanie nastrojów i światowej opinii publicznej mieli również

podróżujący w tych dniach po różnych krajach amerykańscy mężowie stanu i dyplomaci. Szczególnie korzystny wpływ miała propagandowa atmosfera na przebieg wizyty sekretarza do spraw obrony USA, Caspara Weinbergera, w Salwadorze. Natychmiast skorzystał on z nadarzającej się okazji i zaatakował ZSRR, wmawiając salwadorskim dziennikarzom i dyplomatom, że „radzieckie oświadczenia w sprawie południowokoreańskiego samolotu stanowią gigantyczny stek kłamstw" oraz że „tego rodzaju taktykę przyjmuje jedynie morderca postawiony wobec niezbitych dowodów winy".

Tymczasem dowodów takich, nawet najmniejszych, strona amerykańska ani jej sojusznicy nie mieli. Nie przeszkadzało to im jednak zainicjować histerycznych demonstracji antyradzieckich w Nowym Jorku, Waszyngtonie, Chicago, Los Angeles i innych miastach Stanów Zjednoczonych. W prasie amerykańskiej pojawiły się niezliczone ilości szmirowatych rysunków i zdjęć uwłaczających Krajowi Rad. William Clark, doradca prezydenta do spraw bezpieczeństwa narodowego, postanowił również skorzystać z okazji i uczynił spektakularny gest, spotykając się z synem senatora Larry'ego McDonalda, który zginął w katastrofie.

Podobnych gestów, akcji i kampanii było w tym czasie sporo i nie sposób opisać wszystkich na łamach tej publikacji. Te różnego kalibru

poczynania Waszyngtonu, które wybiórczo tu przedstawiono, ilustrują jedynie prawdziwe zamysły i dążenia amerykańskiej administracji oraz jej usilne próby zdezorientowania opinii publicznej, własnej i światowej, po to, by rozegrać swą własną partię.

WYŚCIG DO „CZARNEJ SKRZYNKI"

Ten, kto zdoła wydrzeć ją morskim falom, posiądzie klucz do częściowej przynajmniej prawdy. Niewielkich rozmiarów, hermetyczna — odporna na ogień, wodę i przeciążenia — stalowa kaseta z kilkoma gniazdami przyłączeniowymi pozwala w przypadku jakiejkolwiek katastrofy lotniczej odtworzyć ostatnią fazę lotu. Zamontowane w niej specjalne urządzenia rejestrujące (np. spidobarograf lub przystawka magnetofonowa) utrwalają parametry nawigacyjne, rozmowy pilotów z ziemią oraz w kabinie, a także dane o pracy silników. To zmyślne urządzenie zainstalowane jest w taki sposób, by w momencie katastrofy narażone było na jak najmniejsze czynniki niszczące oraz by w miarę szybko i skutecznie zostało odizolowane od destruktywnego działania wysokiej temperatury. Jedną z bardzo istotnych zalet tego „czarnego pudełka" jest to, że może ono samoczynnie emitować sygnały radiowe w zakresie

UKF, co pozwala ekipom poszukiwawczym na względnie szybką jego lokalizację.

Samolot KAL, *Boeing 747-200 B* (nr statecznika HL 7442) zbudowany 31 marca 1972 roku i opatrzony numerem fabrycznym 184, był również wyposażony w „czarną skrzynkę", która przez 30 dni od momentu katastrofy mogła emitować fale ułatwiające jej odnalezienie. Być może dlatego w 13 dniu poszukiwań Junrogu Ogasawara, biorący w nich udział, oświadczył z pewnością siebie:

— Znajdziemy wszystko, co tylko większe jest od palca.

Wszyscy, którym zależało na poznaniu prawdy, zdawali sobie sprawę z faktu, że każda stracona godzina i dzień oznaczają zmniejszenie szans na jej odkrycie. Nic więc dziwnego, że niemal natychmiast po katastrofie w jej rejon skierowano specjalne ekipy poszukiwawcze. Rozpoczął się wielki wyścig z czasem i rywalami. Ten, kto pierwszy poznałby zapis, ten miałby monopol na prawdę lub dezinformację.

Początkowo wydawało się, że odnalezienie „czarnej skrzynki" nie będzie przedstawiało większych trudności. Wypowiadający się na ten temat rzecznik Pentagonu stwierdził, iż wody, nad którymi doszło do katastrofy, są na tyle dostępne, że amerykańskie urządzenia poszukiwawcze bez trudu wykonają tę operację. Jednocześnie poinformował on prasę, a za jej

pośrednictwem społeczeństwo, że marynarka Stanów Zjednoczonych dysponuje załogowymi batyskafami, za pomocą których można identyfikować i podnosić przedmioty z głębokości do 1500 m. A że, zgodnie z pierwszymi ustaleniami Pentagonu, „czarna skrzynka" z południowokoreańskiego *Boeinga 747* miała spoczywać na głębokości nie większej niż 700 m, toteż prognozy mogą być tylko optymistyczne. Jednak już pierwsze dni poszukiwań dowiodły, że amerykańskie nadzieje, podobnie zresztą jak i przekonanie Japończyka Junrogu Ogasawary, były przedwczesne i bez pokrycia. Wody Morza Japońskiego i Ochockiego dobrze skryły ten fragment *Boeinga*, tak istotny dla związanej z nim afery.

Egzemplarz „czarnej skrzynki" zainstalowany na pokładzie KAL 007 należał do typowych, użytkowanych przez Boeing Commercial Airplane Co. Przedstawiciel wytwórni produkującej tego typu urządzenia oświadczył, że przez 30 dni emituje ona sygnały, które można odebrać i namierzyć z głębokości 6 tysięcy metrów, w promieniu 5 mil morskich. W stosowną do poszukiwań aparaturę mogą być wyposażone okręty podwodne, jednostki nawodne oraz śmigłowce i samoloty. Wyjaśnił też, że zasięg wspomnianego sygnału zależy od temperatury wody, jednak nigdy nie jest mniejszy od podanego.

Na akwenie domniemanego miejsca katastrofy niemal jednocześnie pojawiły się statki i okręty Japonii, Stanów Zjednoczonych i Związku Radzieckiego.

— Nie macie pojęcia, jak piekielnie musimy się spieszyć — odpowiedział amerykańskim dziennikarzom przedstawiciel Departamentu Stanu USA zapytany o ów wyścig, który można było dostrzec przy poszukiwaniach „czarnej skrzynki".

Dwudziestego trzeciego września Reuter donosił o „dramatycznych wysiłkach obu stron". Wprawdzie 19 września japońskie agencje prasowe podały wiadomość o zlokalizowaniu przez amerykańskie okręty „czarnej skrzynki", jednak oficjalne koła w USA natychmiast zdementowały tę wiadomość. Na wodach Morza Ochockiego w pobliżu Cieśniny Soya nadal trwały intensywne poszukiwania.

Piętnastego września agencje zachodnie podały, że Związek Radziecki skierował na miejsce akcji ponad 20 okrętów, wśród których znalazł się okręt liniowy „Pietropawłowsk" i przystosowany do prowadzenia prac wiertniczych w dnie morza „Michaił Milczyński". Specjalną uwagę zwrócili obserwatorzy zachodni na okręt „Georgi Kozumin", wyposażony w aparaturę do prowadzenia akcji ratowniczych w wypadku zatonięcia okrętów podwodnych. Jednostka ta, o wyporności 12 tys. ton, należy do najnowo-

cześniejszych okrętów tego typu i przeznaczenia. Wodowano ją w 1980 roku w stoczni w Wiborgu.

W pobliżu wyspy Moneron zjawiło się również 6 okrętów amerykańskich, wśród których szczególnie przydatny w tego typu przedsięwzięciach mógł być okręt ratowniczy „Conserver" o wyporności 2 tys. ton oraz nieco większy od niego oceaniczny holownik „Narragansett". Obydwa wyposażone są w typową aparaturę do odbioru i pelengowania sygnałów wysyłanych przez nadajniki typu „Black Box", w wiele niezwykle czułych systemów sonarowych oraz w zdalnie sterowane batyskafy do prac poszukiwawczo-ratowniczych na dużych głębokościach. Te ostatnie, z czułymi kamerami telewizyjnymi i termowizyjnymi, mogą docierać do głębokości 6 tys. metrów, a nawet za pomocą zdalnie sterowanych uchwytów podnosić z dna morskiego niewielkie przedmioty.

Amerykańscy eksperci wypowiedzieli się na łamach dziennika „Washington Post", że „czarna skrzynka" znajduje się prawdopodobnie na dnie morza międzynarodowego, i rozpoczęli akcję przepatrywania dna morskiego w odległości 160 km od wybrzeży Japonii oraz 32 km od brzegów wyspy Moneron. Tymczasem sprawa zasięgu poszukiwań prowadzonych przez poszczególne strony zaczęła budzić pewne namiętności. O ile bezsporny pozostawał fakt

prowadzenia akcji przez okręty radzieckie i japońskie na własnych wodach terytorialnych, to nieco inaczej przedstawiał się ten problem w odniesieniu do strefy morza otwartego.

Dwudziestego szóstego września rząd Stanów Zjednoczonych zwrócił się z oficjalną notą protestacyjną do władz radzieckich. W dokumencie tym USA zarzuciły Związkowi Radzieckiemu, jakoby nie miał on prawa uczestniczyć w akcji poszukiwawczej na wodach otwartych. To dziwne stanowisko Amerykanie argumentowali rzekomym protestem rządu Korei Południowej. W nocie wręczonej radcy ambasady ZSRR w Waszyngtonie powołano się na oświadczenie Seulu, który... „jako właściciel zestrzelonego samolotu upoważnia jedynie Japonię i Stany Zjednoczone do prowadzenia poszukiwań wraka na wodach międzynarodowych, wykluczając inne kraje, łącznie z ZSRR".

Jednocześnie nasiliła się akcja propagandowa, której celem było zasugerowanie światowej opinii publicznej, że Związek Radziecki rozmyślnie „utrudnia prowadzenie poszukiwań przez okręty Stanów Zjednoczonych i Japonii". Wprawdzie kontradmirał Masayoshi Kato, z japońskiej agencji morskiej, oświadczył, że „jest rzeczą oczywistą, iż Związek Radziecki podejmie wszelkie operacje na dnie morskim, które umożliwią mu dotarcie do szczątków samolotu", ale żądni sensacji dziennikarze i świado-

mie działający politycy przekręcili sens tych słów. Jednocześnie jednak te same agencje podały — mimo zaprzeczeń strony amerykańskiej — że okręty USA utworzyły 27 września zamknięty krąg wokół miejsca, w którym spodziewano się znaleźć „czarną skrzynkę" — manewr ten miał na celu zamknięcie flocie radzieckiej dostępu do tego akwenu.

Jednak nie działania radzieckich okrętów nawodnych najbardziej niepokoiły Amerykanów i Japończyków. Sen z oczu spędzały im doniesienia o penetracji dna morskiego przez radzieckie mini-okręty podwodne i batyskafy. W prasie zachodniej i japońskiej roiło się od coraz bardziej sensacyjnych informacji na ten temat i niemal szpiegowskich zdjęć, ilustrujących tak bardzo rutynową w tym przypadku czynność, jak opuszczanie z radzieckiego okrętu najzwyklejszego batyskafu.

— Gdy nasza łódź patrolowa „Daisetsu" zbliżyła się do radzieckiego okrętu „Georgi Kozumin", z jego pokładu przekazano za pomocą lampy Aldisa sygnały o prowadzeniu przez tę jednostkę prac podwodnych. Nasi marynarze zauważyli, że w promieniu pięciuset metrów od radzieckiego okrętu kręciły się na powierzchni morza dwie małe łodzie, a z pokładu opuszczano właśnie dwie mini-łodzie podwodne — oświadczył japoński kontradmirał Kato na konferencji prasowej.

Z tego niewielkiego fragmentu wypowiedzi japońskiego kontradmirała wnioskować można, że radzieckie okręty, prowadzące prace poszukiwawcze za pomocą batyskafów, stosowały się do obowiązujących w tym zakresie przepisów międzynarodowych. Podczas gdy załogi radzieckie koncentrowały się głównie na techniczno-wzrokowej obserwacji dna morskiego, marynarze amerykańscy „przeczesywali" akwen o powierzchni 7800 kilometrów kwadratowych. Ponieważ specjaliści amerykańscy zastosowali metodę pomiarów zmian pola elektromagnetycznego w tym rejonie oraz prowadzili nasłuch radiowy na częstotliwości radiomarkera zainstalowanego w „Black Box", ruch obiektów podwodnych mógł im w tych pomiarach nieco przeszkadzać, ale należy wziąć pod uwagę, że nie były to przecież badania laboratoryjne, a wyścig, którego stawka to rozszyfrowanie przyczyn tragedii.

Szybko też Amerykanie zadbali o to, aby w rejon poszukiwań przerzucono ze Stanów Zjednoczonych odpowiedni sprzęt do prac podwodnych (łącznie z mini-łodziami, które mogły prowadzić penetrację dna morskiego do głębokości 1500 m). Na pokładzie „Conservera" znalazła się mini-łódź bezzałogowa, mogąca automatycznie podnieść z dna morskiego, z głębokości do 5 tys. metrów, ładunek o masie do 160 kg.

Z dużą regularnością elektryzowały czytelników fałszywe informacje o tym, że Amerykanie zdołali już dokładnie zlokalizować położenie „czarnej skrzynki" i jedynie trudności techniczne związane z jej wydobyciem uniemożliwiają ostateczne wyświetlenie prawdy. 27 września z amerykańskiej bazy morskiej na terenie Japonii w Yokosuka wystartował śmigłowiec, wiozący na pokładzie dziesięcioosobową delegację „międzynarodowych organizacji lotniczych i tych państw, których obywatele znajdowali się na pokładzie KAL 007". Poinformowano przy tym, że jej członkowie będą odtąd uczestniczyli w pracach poszukiwawczych prowadzonych przez amerykańskie okręty. Ze strony japońskiej w skład tej grupy weszli oficjalni przedstawiciele ministerstwa transportu i marynarki, chociaż Tokio zaangażowało już w tym czasie do poszukiwań około 20 okrętów i 16 samolotów, które swymi urządzeniami namiarowymi systematycznie przeczesywały Morze Japońskie i Morze Ochockie.

W tym miejscu warto przypomnieć, że pod wpływem alarmujących doniesień, iż Amerykanie dwukrotnie już zdołali odebrać sygnały z „czarnej skrzynki" — co zresztą potwierdził rzecznik Pentagonu — Seul zwrócił się do ICAO w Montrealu z ciekawą propozycją. Otóż prawdopodobnie obawiając się, że równie bliscy celu byli Rosjanie, rząd południowokoreański

zaproponował międzynarodowym władzom lotniczym przejęcie ewentualnego znaleziska. Jest rzeczą znamienną, że stanowisko to natychmiast poparł oficjalnie rzecznik amerykańskiego Departamentu Stanu, John Hughes.

Tymczasem biegły dni bezowocnych poszukiwań. W rejonie katastrofy, w pobliżu wyspy Moneron, utrzymywała się wysoka fala i nic nie wskazywało na to, by w najbliższym czasie któraś ze stron mogła pochwalić się sukcesem. Mimo to nie cichła propagandowa wrzawa. Preparowano ciągle nowe sensacje. Amerykańskie społeczeństwo dowiadywało się raptem, że „radzieckie okręty zbliżyły się poważnie do amerykańskich", że rzekomo — jak podała UPI — „ZSRR podwoił ostatnio eskadrę samolotów myśliwsko-bombowych na Wyspach Kurylskich" lub że „poważna liczba *Migów* przybyła w poniedziałek, 26 września, na wyspę Iturup". Ale radzieckie oświadczenie, zamieszczone uprzednio w „Krasnoj Zwiezdie", a mianowicie o tym, że ZSRR stanowczo dementuje informacje zachodnie na temat „stwarzania przeszkód przez stronę radziecką" w trakcie akcji poszukiwawczej na Morzu Japońskim, UPI ukryła starannie między wierszami, niezbyt chętnie też prasa amerykańska i japońska pisała o ruchach okrętów podwodnych USA w rejonie poszukiwań.

Tymczasem już na palcach jednej ręki moż-

na było policzyć dni, które wyznaczały czas emitowania sygnałów przez „czarną skrzynkę". Jeden z amerykańskich kapitanów, biorących udział w akcji, oświadczył, iż po upływie gwarantowanego przez spółkę Boeing czasu poszukiwania przypominać będą „próbę znalezienia ołówka na pustyni w nocy".

Już 26 września pierwsze jednostki zaczęły opuszczać przeszukiwany rejon. 30 września, po kilkudniowym pobycie na pokładzie amerykańskiego okrętu, powróciła do Tokio wspomniana już delegacja. Jej członkowie oświadczyli po przylocie, że mimo bardzo znikomych szans akcja będzie kontynuowana. Część japońskich okrętów wycofała się z rejonu wyspy Moneron, ale we wtorek 4 października postanowiono wprowadzić je z powrotem na ten akwen. Jako bezpośredni powód podano pogłoskę, że Amerykanie ponownie natrafili na ślad.

Szóstego października francuski minister spraw zagranicznych, Claude Cheysson, poinformował środki masowego przekazu, że władze Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) zwróciły się do Francji z propozycją przesłuchania i zanalizowania zapisów z „czarnej skrzynki". Ten formalny gest przypominał dzielenie skóry na niedźwiedziu, gdyż w owym czasie szanse odnalezienia tego bezcennego urządzenia zmalały praktycznie do zera.

Jeszcze 11 października rzecznik Pentagonu, Benjamin Welles, stwierdził, że USA będą kontynuowały poszukiwania. Dodał też, że strona radziecka wprawdzie nie zrezygnowała z akcji, ale tempo jej znacznie osłabło, czego dowodem może być opuszczenie rejonu penetracji przez 5 okrętów. W pobliżu miejsca wypadku pozostało zatem 15 okrętów radzieckich, 7 amerykańskich — w tym jeden podwodny — oraz 2 okręty japońskie. Teraz też z każdym dniem liczba informacji dotyczących poszukiwań malała. Po blisko 50 dniach bezowocnej akcji przeszukiwania dna morskiego superczułą aparaturą sonarową i elektromagnetyczną trzeba było pogodzić się z ostatecznym werdyktem morza, które prawdopodobnie na zawsze pochłonęło jeden z najbardziej wiarygodnych dokumentów tej tragedii.

BEZ EMOCJI

Powołana przez ICAO w połowie września specjalna komisja powypadkowa, na czele której stanął M. Y. Wazirzada (w skład komisji wchodzili przedstawiciele W. Brytanii, Szwecji, Holandii, Finlandii, Libanu i Pakistanu), musiała prowadzić żmudne i utrudnione polityczną wrzawą dochodzenie. Jednak eksperci z Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywil-

nego nie kierowali się emocjami, choć nie byli całkowicie wolni od ich wpływów. Efektem pracy komisji był raport przygotowany na sesję, która odbyła się 23 stycznia 1984 roku. Wprawdzie końcowy dokument spodziewany był dopiero w połowie lutego 1984 roku, jednak już wstępne ustalenia ICAO w poważnym stopniu oświetlają przyczyny i przebieg tragedii, choć, i tu należy poczynić bardzo istotne zastrzeżenie, nie wyjaśniają jej do końca, ograniczając się do postawienia określonych hipotez.

Zanim sporządzono ów raport, delegacja ICAO, na zaproszenie rządu radzieckiego, udała się do ZSRR. Na czele grupy ekspertów, którzy mieli zapoznać się z wynikami prac podobnej komisji powołanej w Związku Radzieckim, stanął sekretarz generalny Rady ICAO, Yves Lambert, a w jej skład wszedł przewodniczący wspomnianej komisji dochodzeniowej, M. Y. Wazirzada, oraz wytypowani przez ICAO specjaliści. Grupa ta przebywała w ZSRR w dniach 11—17 listopada 1983 roku.

Jak wynika z relacji sekretarza generalnego Rady ICAO, ta robocza wizyta pozwoliła wyjaśnić kilka bardzo istotnych dla sprawy kwestii, a tym samym obalić kłamliwe twierdzenia tych, którzy na ludzkiej tragedii chcieli zbić polityczny kapitał.

Jedną z takich istotnych kwestii, o których wspomniał Yves Lambert, była sprawa prawidłowości wykonania przez radzieckich pilotów manewru przechwycenia *Boeinga 747* należącego do KAL, którą zanegowali amerykańscy „eksperci". W wielu fachowych pismach lotniczych na Zachodzie, a także w codziennej prasie, szczegółowo opisano ustalone przez międzynarodowe komisje zasady prawidłowego wykonania tego manewru. Znaleźć je można m.in. w „Podręcznym informatorze pilota", wydanym przez Federalny Zarząd Lotnictwa USA, a także we wszystkich instrukcjach o wykonywaniu lotów, zarówno cywilnych, jak i wojskowych.

W zależności od tego, czy manewr ten wykonywany jest w dzień czy w nocy, różne są wymagania dotyczące zachowania pilotów przechwytującego i przechwytywanego.

Za dnia para przechwytująca (zazwyczaj są to dwa myśliwce) podąża za intruzem jego kursem w odległości kontaktu wzrokowego lub radarowego. Prowadzący leci nieco z przodu, po lewej stronie osi kadłuba naruszyciela. W tym czasie samoloty przechwytujące lub też służby naziemne kierujące operacją powinny nawiązać z naruszycielem kontakt radiowy na ustalonych częstotliwościach międzynarodowych w tzw. kanałach bezpieczeństwa i ostrzegania. Przede wszystkim na częstotliwości 243,0 MHz. Ponieważ nie wszystkie samoloty wyposażone

są w radiostacje dysponujące tym kanałem, należy powtórzyć wywołanie w pasmie 121,5 MHz. Radzieccy piloci i służby naziemne systemu OPL i OPK Kraju Rad zastosowały się do tej reguły. Jednak, jak już wspominaliśmy, załoga samolotu *Boeing 747* KAL nie odpowiadała na te wezwania, choć jej radiostacja była sprawna. Zapyta ktoś, skąd taka pewność? A między innymi stąd, że na tej właśnie trasie łączność z kontrolą w Tokio utrzymuje się na częstotliwości 135,9 MHz, 124,5 MHz, 126,7 MHz, 126,9 MHz i 109,0 MHz, a są dowody w postaci zapisów rozmów pilota *Boeinga* z tymi właśnie punktami kontroli lotu.

Nie to jednak kwestionowali z ogromną pasją Amerykanie. Rzekomo autorytatywnie stwierdzili oni, że radzieckie samoloty przechwytujące, użyte do tej właśnie akcji, „nie są wyposażone w radiostacje z pasmem 121,5 MHz". Przypomnijmy, że w pogoń za południowokoreańskim intruzem udały się tej tragicznej nocy samoloty *Su-15* oraz *MiG-23*. I aż dziw bierze, że tak renomowane pismo fachowe, jak np. „Aviation Week and Space Technology", kilkakrotnie powtarzało bezkrytyczne zmyślenia propagandy amerykańskiej.

I oto po wizycie w ZSRR wspomnianej komisji ICAO ten sam tygodnik donosi w numerze z datą 19 grudnia 1983 roku, co następuje: „Lambertowi i przewodniczącemu komisji dochodzeniowej ICAO panu M. Y. Wazirzadzie pokazano myśliwiec przechwytujący *Su-15*, którego użyto do ataku. *Su-15* okazał się być wyposażony w radiostację umożliwiającą komunikowanie się na częstotliwości 121,5 MHz w międzynarodowym pasmie ostrzegania i alarmowania".

Powróćmy do kolejnej fazy manewru przechwytywania. Gdy ścigany samolot nie daje odpowiedzi radiowej i nie odpowiada w systemie IFF „swój—obcy", jeden z samolotów przechwytujących dogania intruza i za pomocą umownych znaków daje pilotowi do zrozumienia, że naruszył przestrzeń powietrzną obcego państwa. W dzień znakami takimi są wyraźne przechyły samolotu przechwytującego na obie strony osi kadłuba, a w nocy nieregularne migotanie światłami pozycyjnymi. Na taki sygnał pilot samolotu przechwytywanego powinien również odpowiedzieć nieregularnym zapalaniem i gaszeniem świateł nawigacyjnych. Czon Byong In nie uczynił i tego.

Samolot ostrzegający zawsze ustawia się z lewej burty samolotu przechwytywanego, nieco przed nim, tak by był widziany przez załogę intruza. W przypadku gdy naruszyciel i kontrola naziemna państwa, którego obszar został naruszony, dysponują specjalnymi przystawkami radarowymi systemu A z oznakowaniem 7500, 7600 i 7700, służby naziemne zobowiązane są

poinformować w tym systemie załogę o zaistniałej sytuacji i sposobie bezpiecznego jej rozwiązania.

W przypadku KAL 007 musiano sięgnąć po ostrzeżenie ostateczne. Polega ono na tym, że samolot przechwytujący ustawia się w bezpiecznej od intruza odległości i oddaje serię strzałów pociskami świetlnymi w taki sposób, by widoczne były one przez załogę naruszyciela, a jednocześnie nie zagrażały przechwytywanemu samolotowi. Serię ostrzegawczą oddaje się również z lewej burty intruza. Tak też uczynił radziecki pilot czterokrotnie, jednak fakt ten zakwestionowano natychmiast w Stanach Zjednoczonych. A ambasador USA przy ONZ, Jeane Kirkpatrick, przedstawiając zebranym zapis magnetofonowy, również sugerowała, że nic nie wskazuje na to, aby takowa seria ostrzegawcza została oddana. Zrazu też krzyknięto, że samoloty myśliwskie użyte przez Związek Radziecki nad Kamczatką i Sachalinem w ogóle nie mają działek. To okazało się kolejnym kłamstwem. Komisja obejrzała samolot i przekonała się, że pilot radziecki mógł oddać serię ostrzegawczą z działka lotniczego, a ponowne, laboratoryjne, przesłuchanie taśmy z oryginalnymi nagraniami rozmów radzieckich pilotów i stacji naprowadzania dowiodły, że taki akt miał miejsce owej nocy.

Mniej wtajemniczonych poinformować należy, że przy ładowaniu taśmy z amunicją lotniczą z reguły układa się pociski tak, aby co któryś był smugowy. Zresztą trudno w nocy nie zauważyć lecącego obok samolotu, a jeśli nawet to by się zdarzyło, nie można nie dostrzec tryskających ogniem luf. Piloci południowokoreańscy zbagatelizowali i to najpoważniejsze już ostrzeżenie, po którym każdy myśliwiec ma nie tylko moralne prawo, ale także żołnierski obowiązek przystąpić do uniemożliwienia intruzowi ucieczki.

By więcej już nie wracać do sprawy radia i działka, należy podkreślić, że każdy współczesny samolot myśliwski produkcji ZSRR ma radiostację pokładową umożliwiającą pilotowi komunikowanie się na częstotliwościach w zakresie 100—150 MHz, jak również każdy z tych samolotów — o czym doskonale wiedzą na Zachodzie — może być wyposażony w szybkostrzelne działko lotnicze. A więc postępowanie dowodowe w tej sprawie było jedynie formalnością, ale formalnością konieczną, gdyż tylko w ten sposób można było ostudzić rozgorączkowane głowy amerykańskich prowokatorów i ich sympatyków.

Wróćmy jednak do lektury raportu komisji dochodzeniowej ICAO, raportu, w którym zwraca uwagę wyważona w treści i tonie forma, choć prawdę mówiąc, nie brak w nim niedomówień. Wprawdzie autorzy zastrzegli, że

dokument będzie kompletny dopiero po dołączeniu doń specjalnego raportu Komisji Nawigacji Lotniczej ICAO, co, jak już pisaliśmy, miało nastąpić w połowie lutego 1984 roku, to jednak wyczuwa się wpływ amerykańskich sugestii w niektórych sformułowaniach tego dokumentu. Już na jego wstępie zaznaczono, iż wyklucza się możliwość „współdziałania KAL 007" z amerykańskimi służbami wywiadowczymi. Należy zatem zapytać: na jakiej podstawie komisja wyciągnęła taki wniosek, skoro jej członkowie nie mieli dostępu do tajnych archiwów NSA, ELINT-u czy też CIA?

Eksperci z ICAO podtrzymują wersję o „zabłądzeniu" południowokoreańskiego samolotu, którą to omówiliśmy szeroko w poprzednich rozdziałach. Na poparcie tej tezy ICAO przytacza wyniki testu laboratoryjnego przeprowadzonego na jej zlecenie przez koncern CAE Electronics Ltd. w Montrealu. W eksperymencie tym brali udział eksperci z Air Canada i Litton Systems Canada Ltd. z Toronto. Uczestniczyli w nim także przedstawiciele ICAO, rządu Korei Południowej oraz KAL, a także koncernu Boeing, firmy Litton, produkującej urządzenia systemu INS, i Federalnego Zarządu lotnictwa USA.

W raporcie wstępnym ICAO mówi się o tzw. błędzie jednego palca, czyli o tym wszystkim, co opisaliśmy w rozdziale „Czyżby 9 pomyłek naraz?" Eksperci ICAO podpisali się jedynie pod hipotezą, że mogła zaistnieć sytuacja, w której błąd spowodowany wadliwą pracą systemu zaprowadził KAL 007 nad terytorium radzieckie. Prześledźmy, jak interpretują to członkowie komisji kierowanej przez M. Y. Wazirzadę:

„Samolot KAL 007 wyleciał z Anchorage o godz. 13.00 czasu lokalnego i spodziewany był w Seulu-Kimpur o godz. 6.00 czasu miejscowego. Na lotnisku w Anchorage start samolotu był opóźniony ze względu na rutynowe czynności celne, towarzyszące każdemu startowi samolotów południowokoreańskich. Na trasie lotu przewidywano początkowo słaby wiatr czołowy, a następnie średniej siły wiatry, co pozwoliło pilotom wyliczyć, że czas przelotu z Anchorage do Seulu wyniesie 7 godzin 53 minuty".

Przerwijmy na moment studiowanie raportu i zastanówmy się nad dwoma bardzo istotnymi pytaniami. Po pierwsze — w raporcie mówi się wyraźnie o rutynowych czynnościach celnych, natomiast nie ma wzmianki o jakiejkolwiek usterce przyrządów pokładowych. Czyżby jej nie było? Przecież tyle na ten temat mieli do powiedzenia „adwokaci" złej sprawy. Po drugie — w raporcie napisano: „Komisja wyklucza celowe opóźnienie startu w związku ze współdziałaniem KAL z wywiadem". Można przyjąć i taką hipotezę roboczą, lecz nie moż-

na wykluczyć dowodów przedstawionych przez ZSRR na to, że lotowi KAL 007 towarzyszyło intensywne i zsynchronizowane (sic!) działanie środków i służb wywiadowczych USA.

W raporcie ICAO znalazło to odzwierciedlenie w postaci zapisu informującego, iż komisja dochodzeniowa przyjęła do wiadomości, co następuje:

„Wstępny raport z czynności dochodzeniowych przeprowadzonych przez stronę radziecką mówi, że lot był w zmowie z wywiadem. Opisano w nim przykład operowania samolotu *RC-135* na wschód od Wyspy Karagińskiej. Samolot rozpoznawczy leciał tak blisko *Boeinga 747*, że na ekranach stacji radarowych radzieckiego systemu OPL i OPK przez dziesięć minut impulsy obydwu były odczytywane jako jeden. Następnie samoloty rozdzieliły się i jeden z nich odleciał w kierunku Alaski, a drugi kontynuował lot nad Kamczatką”.

W tym miejscu nie trzeba chyba podkreślać wagi wątpliwości, która zrodziła się u Czytelnika, a co dopiero u operatorów, dyżurnych oficerów i analityków sytuacji powietrznej w systemie OPL Kraju Rad. Czy którykolwiek z nich miał prawo ryzykować, czy była to pora na zastanawianie się, jaki samolot, pasażerski czy wojskowy, wtargnął w przestrzeń ZSRR? Skąd więc ta pewność a priori u ekspertów z ICAO.

Spróbujmy wykazać ich kolejną niekonsekwencję.

„Po starcie samolot stopniowo odchodził w kierunku północnym od planowanego kursu. Zauważono to na radarach w Anchorage. Gdy KAL 007 zbliżył się do pierwszego punktu kontrolnego w Bethel i zameldował tam swoją pozycję, okazało się, że różnica trasy zaplanowanej, a tej, którą leciał samolot, wynosiła już 6 mil morskich”. Radar kontroli obszaru Anchorage przestał prowadzić KAL 007 dokładnie o godz. 13.27 i do tego czasu nikt nie raczył powiadomić załogi, że z minuty na minutę oddala się na północ. Zauważono to również na ekranach stacji radarowej w King Salomon na Alasce, która — jak zastrzega raport ICAO — „nie jest upoważniona do naprowadzania samolotów pasażerskich”. Z King Salomon widziano, jak KAL 007 mija Bethel, i stwierdzono, że odchylenie wynosi już 12 mil morskich. Już wówczas sprawa była jasna — samolot wyszedł z korytarza. I znowu cisza. I znowu nikt nie uprzedził załogi.

W cytowanym raporcie skwitowano ten fakt następująco:

„Ta różnica, spowodowana odchodzeniem samolotu na prawo od nakazanego kursu, doprowadziła do tego, że w efekcie naruszył on przestrzeń nad Kamczatką i Sachalinem oraz nad otaczającymi je wodami terytorialnymi ZSRR”.

Tyle eksperci, którzy w następnym akapicie usprawiedliwiają wszystkich odpowiedzialnych za tragedię:

„Nie ma porozumienia między Federalnym Zarządem Lotnictwa Stanów Zjednoczonych a władzami wojskowymi o monitorowaniu lotów pasażerskich i transportowych nad północnym Pacyfikiem, choć w tym przypadku przed katastrofą mógłby skutecznie ostrzec radar wojskowy Shemya AFB. Przez 5 godzin i 26 minut załoga KAL 007 leciała bez naziemnej osłony nawigacyjnej". Gdyby nawet było to prawdą, to jedno zdanie, a właściwie jedna wątpliwość, wyrażona przez marszałka lotnictwa ZSRR, P. Kirsanowa, rozstrzyga sprawę.

„Wystarczyło, by załoga południowokoreańskiego samolotu chociaż raz spojrzała na mapę. To przecież należało do jej obowiązków. Każdy pilot kontroluje wskazania przyrządów z rzeczywistą pozycją, sprawdzając ją na mapie. A czasu było dostatecznie dużo, aż pięć i pół godziny".

Wspomina również raport ICAO o tym, że być może istnieje dokumentacja pracy stacji radarowych z terenów ZSRR i Japonii, lecz nie udostępniono jej ekspertom. J. Lynn Helms, przewodniczący Rady Federalnego Zarządu Lotnictwa, przeczytał tylko połowę tego stwierdzenia i zaatakował Związek Radziecki, oskarżając go „o niechęć w udzielaniu pomocy przy

ustalaniu prawdy". O Japonii pan Helms dziwnym trafem zapomniał wspomnieć.

Wszyscy jednak, którzy mieli dostęp do dokumentu, mogą zauważyć bardzo istotne stwierdzenie. Otóż dowództwo OPL ZSRR podjęło akcję już nad Kamczatką, a jej tragiczny finał nastąpił dopiero nad Sachalinem. Wystarczy spojrzeć na szkolny globus lub podręczną mapę, by dostrzec, że pokonanie odległości między półwyspem a wspomnianą wyspą musi zająć sporo czasu i z całą pewnością piloci KAL musieli widzieć, że wokół nich robi się tłoczno, i że, mówiąc najogólniej, coś jest nie tak. Gdyby mieli czyste sumienia, postąpiliby zapewne zgodnie ze wskazówkami radzieckich pilotów i w najgorszym przypadku cały ten incydent zakończyłby się przymusowym lądowaniem i kilkoma notami protestacyjnymi. Stało się jednak inaczej.

W raporcie wspomina się też wyraźnie o manewrze zmiany wysokości z 33 tys. stóp do 35 tys. stóp, wykonanym przez załogę KAL 007 dokładnie wtedy, gdy była już na celownikach radzieckich myśliwców i gdy logika nakazywała natychmiastowe jej zmniejszenie. „Manewr ten radzieccy piloci mogli uznać za klasyczny unik wykonany przez południowokoreańskiego pilota" — sugerują naiwnie eksperci z ICAO. W dokumencie komisji potwierdza się fakt zestrzelenia samolotu jedną z rakiet „po-

wietrze—powietrze", odpaloną przez „kierowany z ziemi samolot przychwytujący"! Należy domyślać się, co ma sugerować takie sformułowanie, jednak pamiętać należy, ile czasu dano załodze KAL 007 do namysłu, oraz przypomnieć to, co stwierdził jeden z radzieckich dowódców:

„Gdyby zależało nam na jak najszybszym zestrzeleniu tego samolotu, nie byłoby nic prostszego, jak odpalić jedną z wielu stacjonujących w tym ważnym dla ZSRR rejonie rakiet »ziemia—powietrze«. Postąpiono jednak bardziej humanitarnie, nie bacząc na to, że gdyby *Boeing 747* był wyposażony w aparaturę szpiegowską, mógłby już dawno pozbyć się tego kłopotliwego bagażu. Każda darowana mu minuta oznaczała też, że miał czas oddalić się w stronę otwartego morza, gdzie mógł liczyć na osłonę i pomoc ze strony sojuszników".

Stwierdzenie to nie pozbawione jest logiki, jako że w raporcie ICAO zwrócono uwagę na jeszcze jeden bardzo znamienny szczegół. Otóż już po odpaleniu rakiety przez radziecki myśliwiec przechwytujący piloci południowokoreańscy najspokojniej w świecie prowadzili łączność radiową z Tokio-Narita i w przekazywanych meldunkach nie wspomnieli nawet o dekompresji kabiny, która przy trafieniu rakietą w kadłub musiałaby bezwzględnie nastąpić. Na

ekranach japońskich stacji radarowych widziano dokładnie opadający gwałtownie samolot — zniknął on z ekranów, gdy był na wysokości 5 tys. stóp. Analiza wyłowionych fragmentów poszycia wykazała, że naprowadzana na podczerwień rakietą trafiła w jeden z dwóch silników na lewym płacie *Boeinga*, co spowodowało, że spadał on z wysokości ok. 10 tys. metrów aż 12 minut. I ten fakt świadczy, że nim pilot nacisnął na spust, musiał zająć pozycję do ataku z lewej trony kadłuba *Boeinga*, w bezpiecznej dla siebie odległości, czyli od 4 do 8 km. Nie ma więc mowy o działaniu pochopnym, jak sugerowały to zachodnie środki masowego przekazu.

Załoga KAL 007 uczyniła wszystko, co prowadziło do sytuacji, z której nie było już wyjścia. Wprawdzie raport ICAO spekuluje na temat wspomnianego „błędu jednego palca" lub też stałego dziesięciostopniowego odchylenia magnetycznego w INS, ale są to hipotezy po prostu naiwne. Jak można przypuszczać, że olbrzymi *Boeing 747*, wyposażony w precyzyjne systemy odbioru sygnałów nawigacyjnych *Omega* i *Loran-C*, w komputery, radiokompasy, żyrokompasy i dziesiątki innych przyrządów, zagubił się niczym latawiec nad jeziorem. Wystarczył zwykły zegarek, magnetyczna busola i prędkościomierz, by średnio doświadczony pi-

lot określił wystarczająco dokładną pozycję. Ale do tego winien być spełniony jeszcze jeden warunek — czyste sumienie i troska o pasażerów.

WYRWANE FALOM

Równolegle z pracami związanymi z poszukiwaniem „czarnej skrzynki" na Morzu Ochockim i Morzu Japońskim prowadzono poszukiwania wszystkiego, co mogło ocaleć po upadku potężnego *Jumbo-Jeta* w fale morskie. Obok wspomnianych w poprzednim rozdziale specjalistycznych okrętów resztek samolotu i zwłok ludzkich szukały również liczne kutry rybackie, samoloty patrolowe oraz śmigłowce.

Jako pierwsi rozpoczęli tę akcję Amerykanie, wysyłając w niedokładnie jeszcze wówczas ustalony rejon katastrofy samoloty typu *Lockheed P-3* oraz *Lockheed C-130 H*. Również natychmiast po otrzymaniu od rządu japońskiego oficjalnego potwierdzenia o zaginięciu *Boeinga* z amerykańskich baz na Okinawie, Kadeny i Misawy wystartowały samoloty *F-15* z rozkazami obserwacji wzrokowej powierzchni morza.

Szczególnie aktywnie włączyli się do akcji japońscy rybacy. 12 września zameldowali oni o wyłowieniu dwóch ciał. Okazało się, że znaleźli zwłoki kilkunastoletniego chłopca i kobiecy korpus oraz około 350 przedmiotów, które mogły pochodzić z *Boeinga 747*.

Ósmego września radziecki ambasador w Tokio, Władimir Pawłow, poinformował japońskiego ministra spraw zagranicznych, że ZSRR gotów jest przekazać Japonii znalezione szczątki kadłuba i dokumentów. 25 września japońsko-amerykańska ekipa na zaproszenie władz radzieckich udała się do portu Niewielsk na Sachalinie, aby odebrać „wszelkie obiekty i dokumenty" znalezione przez jednostki ZSRR. Japońska łódź patrolowa „Tsugaru" ze wspomnianą komisją na pokładzie przybyła do Niewielska w nocy z 25 na 26 września. Strona radziecka przekazała komisji cztery skrzynie wyłowionych przedmiotów. Wśród odbierających je był przedstawiciel japońskiego ministerstwa spraw zagranicznych, Minoru Tanba.

Rosjanie sporządzili szczegółowe listy z opisami znalezionych rzeczy. Były wśród nich m.in. fragmenty kadłuba samolotu, przeważnie aluminiowe profile typu „plaster miodu", części blach poszycia, odzież, części aparatury pokładowej, butle z tlenem i inne drobne przedmioty (papierowe kubki, foliowe torby). Siedmioosobowej komisji przekazano również dziennik pokładowy KAL 007, egzemplarz południowokoreańskiej gazety i tekst kontraktu handlowego, należącego do jednego z pasażerów.

Ze strony radzieckiej akcję przekazywania

znaleziska nadzorował generał Romanienko. Kilkakrotnie członkowie japońsko-amerykańskiej komisji mieszanej pytali go, czy okręty radzieckie i łodzie nie natrafiły na zwłoki ofiar katastrofy. Jednak generał Romanienko w sposób jednoznaczny i zdecydowany wyjaśnił, że dotychczas nie natrafiono na ich ślad. Po powrocie do Japonii członkowie komisji stwierdzili, że radziecki przedstawiciel zachowywał przez cały czas dużą powściągliwość w udzielaniu jakichkolwiek informacji dodatkowych. Jednak na te, które dotyczyły ich misji specjalnej, uzyskali rzeczową odpowiedź.

Procedura przekazywania znalezionych przedmiotów przez władze radzieckie nie zadowoliła rządu w Seulu. Jego szefowie poczuli się mocno dotknięci, że nie zostali zaproszeni na Sachalin, że nie weszli w skład delegacji odbiorczej. To południowokoreańskie niezadowolenie wyraził 27 września radcy ambasady ZSRR w Waszyngtonie rzecznik Departamentu Stanu USA. Zresztą stanowisko Związku Radzieckiego w tej kwestii nie wykraczało poza ramy ogólnie przyjętych praktyk. Związek Radziecki postąpił tak, jak postępuje się w takich przypadkach, w których w grę wchodzą następstwa misji szpiegowskiej. Należy pamiętać, że nie była to typowa katastrofa lotnicza, w dochodzeniu przyczyn i następstw której obowiązują międzynarodowe ustalenia.

Tymczasem japońscy rybacy, trałujący sieciami morze w pobliżu wyspy Hokkaido, wyławiali dalsze szczątki ludzkie. W japońskim komunikacie z 4 października stwierdzono jednak, że władze z Tokio przekażą Seulowi 743 fragmenty *Boeinga* wydobyte z dna morza przez ekipy USA, Japonii i Związku Radzieckiego, ale że władze południowokoreańskie nie otrzymają żadnych przedmiotów należących do pasażerów KAL 007 ani też ich szczątków. Przekazania tych 743 fragmentów samolotu dokonano w Tokio 6 października 1983 roku.

O tym, jak intensywne i precyzyjne były poszukiwania fragmentów kadłuba i szczątków ludzkich, świadczyć może fakt opisany na łamach zachodniego dziennika „Frankfurter Allgemeine Zeitung". Podaje on w korespondencji z Tokio, datowanej 14 września, że dwa japońskie okręty, które za pierwszym razem wyrzuciły w morze swe sieci trałowe, zdołały wydobyć z dna morskiego zwłoki jednego z pasażerów, fragmenty usterzenia *Jumbo-Jeta* oraz... dziecięcy zegarek na rękę, który ciągle jeszcze odmierzał czas. Znaleziska dokonano w odległości 100 km na wschód od Wakkanai.

Kontradmirał Masayoshi Kato, zapytany o możliwość identyfikacji zwłok ludzkich, świadczył, że jest to rzecz absolutnie niemożliwa. Między innymi i to zadecydowało, że postanowiono nie przekazywać znalezionych

zwłok ludzkich Seulowi. W trakcie poszukiwań okazało się również, że załoga jednego ze śmigłowców patrolujących Morze Ochockie odnalazła zwłoki, które okazały się pochodzić z zaginionej przed kilkunastu dniami łodzi rybackiej. Nie było więc sensu czynić gestu, który mógłby wprowadzić tylko zamieszanie, jako że na pokładzie zestrzelonego samolotu znajdowali się pasażerowie różnych narodowości.

W Seulu musiano więc pogodzić się z werdyktem Tokio oraz „zadowolić" się owymi 743 fragmentami, będącymi plonem wspólnej akcji poszukiwawczej USA, Japonii i ZSRR, akcji, która wbrew insynuacjom zachodniej prasy przebiegała w atmosferze zrozumienia.

Stosunkowo najmniej wątpliwości w całej tej sprawie mieli szefowie ubezpieczeniowej firmy Lloyda. W połowie września 1983 roku jej przedstawiciel poinformował, że południowokoreański *Boeing 747*, należący do KAL, był ubezpieczony w tejże spółce na sumę 34,7 mln dolarów. KAL, zgodnie z obowiązującymi ustaleniami, otrzyma z tego 76 procent, czyli 26 mln dolarów, które zdeponowane zostały w jednym z banków południowokoreańskich.

Oddzielne zagadnienie stanowi kwestia odszkodowań dla rodzin ofiar wypadku. Komputery Lloyda obliczyły, że ta renomowana firma o ogólnoświatowym zasięgu będzie musiała wypłacić sumę ponad 498 milionów dolarów, lecz

nastąpi to jedynie wówczas, gdy Korea Południowa lub Stany Zjednoczone wystąpią z roszczeniami w tej sprawie, co też uczyniły.

Skoro już mówimy o sprawach natury fiskalnej, warto odnotować i następujący, prawie anegdotyczny, a jednak fakt. Otóż tragiczna historia południowokoreańskiego samolotu przyczyniła się do przełamania impasu w rokowaniach prowadzonych od dłuższego czasu przez amerykańskie firmy lotnicze z miejscowymi władzami na temat zbudowania nowoczesnej stacji radarowej na terenie wyspy St. Paul na Morzu Beringa. Umieszczenie w tym właśnie miejscu nowoczesnych systemów radarowych przyczyniłoby się zdaniem amerykańskich specjalistów do polepszenia kontroli szlaków lotniczych nad wodami zatoki (przebiega tędy pięć głównych tras powietrznych wiodących nad północnym Pacyfikiem). Po incydencie z południowokoreańskim *Boeingiem 747* delegacja władz wyspy St. Paul udała się do Waszyngtonu i oświadczyła przedstawicielom Federalnej Administracji Lotnictwa USA, że tamtejsi Eskimosi zgadzają się na budowę systemu urządzeń radarowych i nawigacyjnych na ich wyspie i nie będą czynili żadnych przeszkód. Dotychczas bowiem sprawa bezpieczeństwa milionów pasażerów i setek załóg lotniczych rozbijała się o wysokość opłat za dzierżawę. Władze lotnicze USA propono-

wały Eskimosom aż... 400 (słownie: czterysta) dolarów miesięcznie, natomiast mieszkańcy wyspy St. Paul żądali 10 tysięcy dolarów.

Różnie zatem ceni się życie ludzkie. W przypadku opisanej tragedii nad Sachalinem żadna — choćby największa piramida dolarów — nie wysuszy łez, które wylano, nie zatrze piętna, jakie ta sprawa wywarła na międzynarodowych stosunkach, a przede wszystkim na długo pozostanie w pamięci jako egzemplifikacja haniebnej prowokacji, uknutej przez tych, którym marzy się totalna zagłada na naszym globie.

„ZA DUŻO ZBIEGÓW OKOLICZNOŚCI"

Kiedy już wydawało się, że historia samolotu koreańskich linii lotniczych KAL nie wróci więcej na łamy prasy, pod koniec czerwca 1984 roku znów poruszyła ona światową opinię publiczną. Stało się tak za sprawą autorytatywnego magazynu brytyjskiego „Defence Attache", zajmującego się sprawami wojskowymi.

„Samolot koreańskich linii lotniczych KAL, który zestrzelony został nad terytorium ZSRR we wrześniu ubiegłego roku, wykonywał misję szpiegowską" — stwierdził redaktor P. Q. Mann, któremu udało się zebrać nowe dane, świadczące o tym, że KAL 007 realizował zadania wywiadowcze podczas tego tragicznego lotu.

„Samolot południowokoreański z premedytacją skierowany został do radzieckiej przestrzeni powietrznej w celu sprowokowania sygnałów radarowych i elektronicznych emitowanych z wojskowych urządzeń namiarowych. Sygnały te były jednocześnie rejestrowane przez satelitę szpiegowskiego »Ferret« oraz amerykański prom kosmiczny »Challanger«, który tuż przed tragicznym lotem KAL 007 został wysłany w przestrzeń kosmiczną". Oto wnioski, do jakich doszedł autor publikacji.

O tym, że wspomnianą publikację potraktowano bardzo poważnie, świadczy natychmiastowa reakcja wojskowych kół amerykańskich. Przed telewizyjnymi kamerami pojawił się sam sekretarz obrony USA, Caspar Weinberger, z zamiarem zdyskredytowania logicznych dociekań brytyjskiego eksperta, a przede wszystkim z intencją obalenia wniosków oskarżających amerykańskich polityków i generałów. Jednak Weinberger nie miał do powiedzenia nic ponad to, że „lot południowokoreańskiego samolotu pasażerskiego nie pozostawał w związku z jakąkolwiek misją szpiegowską". To tłumaczenie nie satysfakcjonowało już nikogo, ale sprowokowało do odpowiedzi redaktora naczelnego „Defence Attache". Przed kamerami sieci telewizyjnej ABC oświadczył on między innymi: „Za dużo zbiegów okoliczności: obecność w tym samym czasie amerykańskiego wahadłow-

ca »Challanger«, satelity »Ferret«, samolotu szpiegowskiego *RC-135* i południowokoreańskiego samolotu pasażerskiego. Jest wysoce nieprzekonujące, aby incydent ten był przypadkowy".

Artykuł zamieszczony w brytyjskim „Defence Attache" zawiera wystarczająco dużo wyjaśnień, by czytelnik doszedł do wniosku, że operacja szpiegowska z KAL 007 w roli głównej została bardzo precyzyjnie zaplanowana.

„Zbieżność w czasie lotu południowokoreańskiego samolotu pasażerskiego i amerykańskiego samolotu szpiegowskiego *RC-135* o podobnej sylwetce miała znaczenie taktyczne. Chodziło bowiem o stworzenie wrażenia, iż zadaniem samolotu wywiadowczego jest wdarcie się w przestrzeń powietrzną ZSRR".

Autor artykułu, P. Q. Mann, wyjaśnia następnie czytelnikom, że celem tej prowokacji było zmuszenie strony radzieckiej do użycia tajnych radarów obronnych i uruchomienia łączy komunikacji radiowej między dowództwem na Dalekim Wschodzie a Moskwą.

„Rejestracja tych sygnałów miała ogromne znaczenie dla amerykańskiego wywiadu wojskowego. Sami Rosjanie zwrócili uwagę na specyficzny układ orbity satelity »Farret« w czasie incydentu z samolotem".

Teraz i w Stanach Zjednoczonych pojawiły się nowe głosy w sprawie afery, którą rząd Reagana chciał jak najszybciej zatuszować

i puścić w niepamięć. Eksperci wojskowi oraz prasa amerykańska znów zaczęli wskazywać, że to właśnie ekipa Ronalda Reagana ponosi całkowitą odpowiedzialność za tę tragiczną w skutkach prowokację. Nie zabrakło też głosów osób najbardziej kompetentnych w tej sprawie.

„Samolot został skierowany przez USA w radziecką przestrzeń powietrzną, by zebrać informacje szpiegowskie o najważniejszych strategicznych obiektach ZSRR na Dalekim Wschodzie... Jednocześnie śmiertelne ofiary incydentu potrzebne były rządowi Reagana, by uzasadnić konieczność kontynuowania militarystycznej polityki i uzyskać od Kongresu dodatkowe miliony na realizację celów wojskowych" — stwierdził w wywiadzie dla radzieckiej agencji TASS nie byle kto, lecz zajmujący wówczas poważne stanowisko w Centralnej Agencji Wywiadowczej Stanów Zjednoczonych, R. McGuihi, a wypowiedź tę opublikowały liczące się agencje światowe.

Tak więc prawda o tragicznym locie KAL 007 nie utonęła bezpowrotnie w falach morskich, jak życzyłby sobie tego prezydent Reagan i jego militarystyczni wspólnicy, lecz powoli zaczyna wychodzić na światło dzienne i to tam, gdzie tragedia ta została ukartowana. Możemy być pewni, że prędzej czy później poznamy jej pełne oblicze, lecz zła, które wyrządziła, nie naprawi nikt.

Synchronizacja działań amerykańskiego kompleksu szpiegowskiego w nocy z 31 sierpnia na 1 września 1983 roku